



AGIRR - FNAUT Lorraine

Aménagement et Gestion des Infrastructures dans le Respect des Ressources
Association agréée de Protection de l'Environnement et d'Intérêt Général

Membre de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports - FNAUT

En mairie de Vigy, Place de l'Eglise 57640 VIGY - contact@agirr.org

6^{ème} contribution

Un projet alourdi (volontairement, pour rendre la concession incontournable ?)

Passons rapidement le sujet **contournement ouest de Thionville** (entre les futurs raccordements de Sainte-Agathe et de l'Etoile). **Destructeur et contreproductif**, en plus de faire appel d'air de trafic supplémentaire vers les sections plus au sud, il se situe en zone essentiellement urbaine, où inévitablement il traverse et longe des espaces habités. Parallèlement bien-sûr, l'itinéraire par Guénange et Thionville ne serait pas supprimé (un « déclassement », procédure purement administrative, aurait des effets insignifiants, cf. contribution suivante), au global le résultat serait la multiplication de zones sinistrées par la proximité directe d'une autoroute. La partie nord du côté du bois de l'Étoile, moins habitée par de l'humain, connaîtrait en outre une **fragmentation territoriale** supplémentaire, avec tous les effets négatifs sur la biodiversité et leurs interactions.

Nous notons qu'en amont de la concertation de 2022, l'Etat a retravaillé l'insertion urbaine de ce tronçon, afin de mieux « faire passer la pilule ». C'est indéniable, la plupart des habitations de Florange seraient moins impactées qu'envisagé avant. Mais cela a eu pour conséquence **de faire exploser la facture**. Aussi, le coût du seul secteur nord de l'A31bis a rattrapé celui de la totalité du projet (110km de la frontière à Toul...), envisagé en 2015. Et le prix du péage qui à l'origine était présenté comme réduit (parce que, rappelons-le est, il serait installé sur une autoroute déjà payée par le contribuable), se situe désormais en haut de la fourchette.

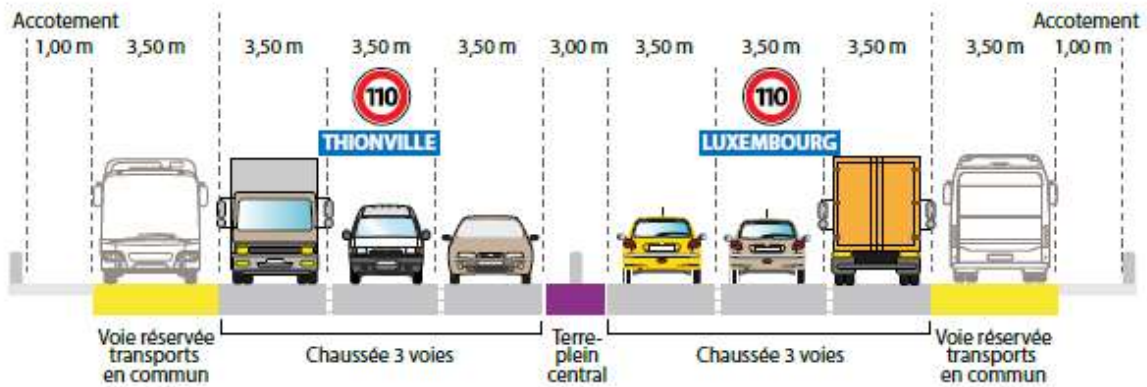
L'impact sur les populations n'y serait que partiellement réduit ; à l'inverse de nouveaux risques apparaissent, notamment **le risque de mouvements des sols**, notoirement argileux dans ce secteur de fond de vallée, des suites du creusement du tunnel. **Qui pourrait mettre en péril les bâtiments voisins** (essentiellement des maisons d'habitation).

Selon le maître d'ouvrage, le contournement de Thionville permettrait de gagner seulement 4 minutes entre Richemont et Élange (pièce F, figure 113, p109). Une paille rapporté aux conséquences que cela implique.

Nous demandons le renoncement au ruineux Contournement Ouest de Thionville.

Sur le tronçon Élange – frontière à élargir, nous avons également constaté une évolution par rapport à la mouture de 2015. Il était alors question d'un élargissement à 2x3 voies, dont l'exclusivité de la voie supplémentaire aux autocars, voire au covoiturage n'était qu'évoquée à demi-mot.

A présent, il est question de faire une 2x3 voies PLUS 2 voies latérales autocars (et covoiturage ?), plus 2 petites bandes d'arrêt d'urgence. Autrement-dit **on est passé discrètement à un projet à 2x4 voies.**



Pièce F, ch. 4-1-1, fig 20, p30

On peut voir une explication à cela. En 2015, les ingénieurs des services de l'Etat avaient découvert (nous les avons un peu aidés) que les ponts de l'A31 entre Élange et la frontière étaient construits *déjà* suffisamment larges pour accueillir une 3^e voie sans devoir être détruits et reconstruits.



Ce détail faisait chuter drastiquement la facture. **L'estimation du coût de la mise à 2x3 voies de ces 13 km était ramenée à 30M€ (2015).**

A l'époque, on avait un projet de Toul à la frontière chiffré au total à environ 1400M€, dont l'Etat prévoyait une contribution de sa poche d'environ 500M€. Ces 30M€ étaient inférieurs à la contribution que l'Etat aurait dû déboursier pour la construction du barreau Toul-Dieulouard. Bref, cette mise à 2x3 voies aurait finalement pu largement être réalisée sans péage. De là à conclure que depuis le début la mise à péage est l'alpha et l'oméga de l'opération...

Avec cette modification discrète, sous couvert de prendre en compte les transports en commun (ce qui aurait été possible sans A31bis)... Et bien on ne peut plus échapper à **la reconstruction de tous les ponts**. Selon le dégrossissement des coûts (pièce D p3), **le seul coût des ouvrages d'art à refaire est à plus de 60M** (sans parler des autres coûts, chaussée, réseaux d'eau, acquisitions foncières, exct).

Et c'est là qu'on arrive à cette insincérité :

extrait pièce B - 2-4-1-6, p12

- **La remise à niveau des ouvrages d'art anciens.** La plupart des ouvrages d'art ont été construits avant les années 1980. Leur adaptation, voire leur reconstruction, est aujourd'hui nécessaire. En attendant, la Direction interdépartementale des routes Est (DIR Est), exploitant de l'A31, met en œuvre un programme d'amélioration des ouvrages pour garantir la sécurité des usagers.

Il est plus facile de comprendre la supercherie en remontant un peu plus loin. Le dossier de concertation 2022, pourtant porté sur le même périmètre, laissait penser que l'autoroute était encore plus ancienne.

2.2. UNE AUTOROUTE À REMETTRE À NIVEAU

L'autoroute A31 a été construite pour l'essentiel entre les années 60 et 70 ; une mise à niveau s'avère nécessaire pour plusieurs aspects.

Certes, les tronçons les plus anciens de l'A31 ont été construits au début des années 60.

Mais le tronçon entre Élange et la frontière dont il est question depuis 2022 a été inauguré en 1981. Et la durée de vie de tels ouvrages est estimée entre 80 et 100 ans.

Ainsi depuis 2022 le maître d'ouvrage essaie de faire croire que ces ponts arrivent en fin de vie et qu'il faudra de toute façon les reconstruire à court terme... alors **qu'ils sont seulement à la moitié de leur espérance de vie.**

Voyez l'ampleur du gâchis : le maître d'ouvrage a alourdi son projet pour forcer la destruction et la reconstruction d'une dizaine de ponts construits au début des années 80, seulement à mi-vie, et déjà pré-calibrés pour accueillir 2x3 voies !

Nous demandons la construction à l'économie et sans péage d'une seule troisième voie supplémentaire par sens, réservée aux heures de pointe aux autocars et, dans les limites du système, au covoiturage.