



## Ligue pour la Protection des Oiseaux Moselle

6, rue Saint Jacques  
57300 HAGONDANGE

Mail : [moselle@lpo.fr](mailto:moselle@lpo.fr)

Site web : <https://www.moselle-lpo.fr>

Dossier suivi par Vincent ROBERT

Mail : [v.robert@moselle-lpo.fr](mailto:v.robert@moselle-lpo.fr)

Tél : 07.81.87.88.78

### Position de la LPO par rapport au projet d'A31 bis

**La LPO est opposée au projet d'A31 bis** en raison

- de ses impacts environnementaux
- de son inefficacité probable
- de son caractère anachronique.

#### **1. Impacts environnementaux du projet**

L'étude d'impact reconnaît des impacts résiduels significatifs sur les habitats, avec des impacts "moyens" sur l'avifaune nicheuse des milieux boisés et semi-ouverts, les amphibiens et les chiroptères.

Sont également reconnus des impacts significatifs sur la TVB avec une fragmentation des milieux.

Ces impacts, accompagnés de mesures compensatoires adaptées, pourraient être acceptables si le projet avait une utilité incontestable. Ce n'est pas le cas.

#### **2. Inefficacité probable du projet**

Il est indéniable que les infrastructures de transport entre la France et le Luxembourg sont saturées et que cette situation ne va pas s'améliorer dans les années à venir. Mais l'A31 bis n'est pas la solution.

On peut toujours doubler, tripler, quadrupler le nombre de voies de circulation sur l'autoroute. Restera toujours le problème du goulot d'étranglement des bretelles de sortie. Et, à ce niveau, il n'y a d'améliorations possibles qu'à la marge.

Les promoteurs du projet espèrent un gain moyen d'une dizaine de minutes du temps de transit sur l'autoroute. Outre que ce gain est très hypothétique, le temps de transit sur l'autoroute n'a guère

d'intérêt pour les usagers. Pour un usager, ce qui compte c'est le temps de trajet de porte à porte, pas le temps passé sur l'autoroute. A quoi bon rouler plus vite sur l'autoroute si c'est pour passer plus de temps dans des bouchons sur les bretelles de sortie.

### **3. Caractère anachronique du projet**

Le réchauffement climatique devient de plus en plus préoccupant et la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> s'impose. Cette réduction passe, entre autres, par un report des transports par véhicule individuel vers d'autres modalités, train ou transport collectif notamment.

Même s'il est présenté comme le volet routier d'une stratégie multimodale de transport, le projet d'A31 bis va à l'encontre des impératifs de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> puisqu'il vise à permettre l'augmentation du trafic routier plutôt qu'un report de ce trafic vers d'autres modalités.

C'est d'autant plus inacceptable que, comme le souligne l'Autorité Environnementale, aucun projet alternatif n'est présenté et discuté. Les promoteurs de l'A31 bis partent du principe que l'augmentation prévue des trajets transfrontaliers va passer essentiellement par une augmentation du trafic routier. C'est probablement vrai si le ferroviaire reste le parent pauvre qu'il a été ces dernières décennies. Mais ce n'est pas pour autant une fatalité. Beaucoup de transfrontaliers aimeraient recourir au train mais ils en sont dissuadés par des rames insuffisamment nombreuses aux heures de pointe, des difficultés à garer leur véhicule à proximité des gares et un manque de fiabilité dû à la vétusté du matériel, avec des pannes très fréquentes. Il suffirait d'investir suffisamment, pas le saupoudrage prévu dans le projet actuel, pour que le train redevienne attractif et attire à lui l'essentiel des déplacements transfrontaliers.