

« Vandières avant l'A31 bis car c'est moins cher »

Le représentant de la Fédération nationale des usagers des transports (Fnaut) en Lorraine plaide pour le rail d'abord.



« Si le réseau ferroviaire est renforcé et rendu cohérent, ça déleste forcément les routes », estime Michel Vogt. Photo DR

Michel Vogt, quel est votre regard et celui de la Fnaut Lorraine face au constat d'une A31 saturée ?

« Déjà, il faudrait commencer par l'essentiel et le moins coûteux : jouer la carte ferroviaire à fond. L'A31 bis a un coût qui dépasse un milliard d'euros. Vandières [gare TGV/TER] ne coûterait que 120 M€. Une A31 bis, c'est huit fois le coût de Vandières ! Et, au-delà de cette urgence absolue, il faut déjà délester les routes en augmentant les services ferroviaires. »

Suffisant ?
« Quand j'étais jeune, il n'y avait aucun moyen de venir par le train à Nancy. Résultat on se pressait dans les voitures et sur le bitume. A force de lutter et de multiplier les démarches, il a été obtenu un train le dimanche soir, direct. Et il est toujours bondé. Si le

réseau ferroviaire est renforcé et rendu cohérent, ça déleste forcément les routes. »
Au vu de l'urgence de la situation, cela ne permettrait pas de régler tous les problèmes vers le Luxembourg notamment...

« De notre côté, nous ne sommes pas des fervents défenseurs de l'automobile, alors... Déjà, faisons l'effort d'installer des trains et de renforcer le trafic en gagnant en cohérence. Et si ça ne suffit pas, voyons la route. Il y a quelques années, il y avait un gros souci vers Esch-sur-Alzette, un effort a été consenti et il a porté ses fruits. Je lis dans vos colonnes qu'il faut rendre accessible le Sillon lorrain. Je veux bien, mais le plus simple pour cela, c'est déjà de faire Vandières, elle est au cœur du Sillon. »

Propos recueillis par Antoine PÉTRY.

Philippe Richert dit « oui à l'A31 bis »

Alors que le gouvernement doit se prononcer la semaine prochaine sur le projet d'A31 bis (lire RL d'hier) pour améliorer le trafic routier nord-sud en Lorraine, le président du Grand Est se dit favorable. Confiant mais prudent.

Le grand contournement ouest (GCO) de Strasbourg est lancé. Un projet que vous avez soutenu depuis le début. Êtes-vous dans la même optique pour l'A31 bis ?

Philippe RICHERT, président (LR) d'Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine : « Comme le GCO, le projet A31 bis suscite des débats, c'est un dossier lourd, complexe, délicat, cher, loin d'être anodin. L'autoroute A31 est un axe structurant pour l'ensemble de la Lorraine, un corridor européen trop chargé et dangereux. On ne peut se satisfaire de ne pas le faire évoluer. Il faut s'en donner les moyens et étudier toutes les options. »

Le secrétaire d'Etat aux Transports doit rendre publique sa décision au plus tard le 13 février. Êtes-vous confiant ?

« Je suis confiant si c'est toujours M. Vidalies le ministre des Transports, sous la tutelle du ministre de l'Ecologie, alors que l'on évoque un possible remaniement ministériel. Il a pris ses responsabilités en déclenchant la

DUP pour le contournement de Strasbourg. Je suis soulagé que Nicolas Hulot ait refusé d'entrer au gouvernement. Je suis serein. Le ministre a conscience de la nécessité d'équipements nouveaux, conscience aussi qu'il est urgent de donner du travail aux entreprises du BTP qui souffrent terriblement. Je reste néanmoins prudent. Car, en France, il suffit de manifester une opposition et de brandir des menaces pour tout faire capoter. S'il est nécessaire, en démocratie, d'écouter les avis des citoyens, la démocratie représentative doit permettre de continuer à développer une région. »

Quel tracé et quel calendrier ont vos préférences ?

« Nous disposons de trois ans pour faire les bons choix. Une déclaration d'utilité publique en 2020 serait une bonne chose. Il faut réaliser un élargissement à deux fois trois voies là où c'est possible, entre Bouxières-aux-Dames et Dieulouard, entre Dieulouard et Fey. »

Et Gye-Dieulouard ?
« Il faut soulager Nancy.



Philippe Richert espère une déclaration d'utilité publique en 2020. Photo DR

Autour de Toul, plusieurs options de tracé sont à regarder.

Faut-il conserver une autoroute publique gratuite ou

opter pour la concession ?

« Ce que je sais, c'est qu'il ne faut pas perdre de temps. Les gens ont le sentiment d'un trop grand décalage entre les décisions politiques et les réalisations. On ne va pas réfléchir sur 40 ans. Ce qui est sûr, c'est que la formule de la concession permet une réalisation plus rapide. On sera dans le tour de table d'aménagement pour aider à trouver des solutions de financement. La clause de revoyure des contrats de plan fin 2016-début 2017 peut être une belle occasion. Je suis même prêt à réfléchir sur la manière dont l'Etat pourrait transférer aux régions le réseau routier national, avec bien sûr l'accompagnement de crédits, et nous permettre d'assurer la gestion d'une taxe de transit sur les poids lourds, qui pourrait constituer une nouvelle source de financement. On a du retard sur le ferroviaire, sur le fluvial, les voies de communication sont pourtant essentielles. »

Propos recueillis par Philippe RIVET.



Le patron de l'exécutif régional estime qu'il faut « soulager Nancy et ses alentours ». Photo DR

Margret, vingt et un ans de calvaire quotidien

Margret Kremmer emprunte chaque jour l'A31 depuis 1995. A l'époque, il lui fallait 50 minutes pour aller travailler. Aujourd'hui, elle met le double de temps. L'automobiliste a tout connu sur ce ruban d'autoroute. Récit.

« L'A31, c'est ma copine. Même si on est souvent fâchées, je suis bien obligée de faire avec... », sourit Margret Kremmer, 63 ans, dont 21 passées dans l'enfer de cette autoroute. Du lundi au vendredi, tous ses réveils se ressemblent. La même boule au ventre. Et toujours les mêmes gestes. D'abord, un regard à son application iPhone pour voir comment cela circule. Puis, à peine au volant, la radio luxembourgeoise pour savoir comment cela évolue. Et enfin, le lancement du GPS, à l'affût de la moindre alerte signalant des complications.

Margret vit à Noisseville, près de Metz. Et travaille au Luxembourg, près du Kirchberg. « Au début, en 1995, je mettais 50 à 55 minutes. Mais cela n'a fait que se dégrader. Aujourd'hui, je mets une heure quarante. » Cette directrice de crèche, qui dit « vivre comme une taupe », se doit d'accueillir à 8h sans faute les premiers enfants. Alors elle quitte sa commune mosellane à 6h20 en se demandant « comment le trajet va se passer. » Car sur l'A31, il n'y a jamais de certitude. « Jusqu'à Thionville, ça va. Après l'aire d'Entringe, c'est fini. Quand



Au volant de sa Peugeot 5008, Margret Kremmer rejoint tous les jours son lieu de travail au Luxembourg depuis son domicile de Noisseville, près de Metz. Photo Pierre HECKLER

on voit un mur de camions à ce niveau, on sait déjà qu'on n'arrivera pas à l'heure », soupire l'automobiliste. L'élargissement à Bettembourg ou la suppression du poste frontière n'ont rien changé. Tout juste concède-t-elle un léger mieux depuis la nouvelle régulation

des vitesses. Mais c'est dit sans enthousiasme.

Le salaire de la peur

À une époque, Margret a songé partir vivre au Luxembourg. Mais les prix de l'immobilier ont vite ramené à la réalité cette maman de cinq enfants :

« Nous n'aurions jamais pu nous payer la même maison au Luxembourg. » Pas question non plus de travailler en Lorraine où le diplôme de puéricultrice de cette Allemande n'a pas d'équivalence : « Je n'y ai jamais trouvé de boulot. » Pas moyen non plus de prendre le

« Pas de rafistolage »



Michel Liebgott, farouche opposant à la traversée de Florange par l'autoroute. Photo Pierre HECKLER

Président du Val de Fensch, Michel Liebgott (PS) conduit la fronde des élus contre l'option d'un barreau autoroutier traversant Florange.

« Aujourd'hui, les autoroutes contournent les agglomérations. On ne peut pas accepter un projet qui serait assimilé à un rafistolage », objecte le député-maire de Fameck. Dans un courrier adressé à Alain Vidalies, secrétaire d'Etat aux Transports, le président du Val de Fensch demande la réalisation de l'A31 bis. Mais pose comme condition un refus net de voir le contournement ouest de Thionville passer par Florange : « Les nuisances générées en matière de pollution phonique et atmosphérique ne pourront pas être traitées pleinement, en particulier parce que les travées couvertes prévues ne sont à l'évidence pas suffisamment longues. De même, la création d'une perpendiculaire à l'A30, sise en partie sur le ban de Florange, couperait à nouveau cette commune déjà traversée de part en part par le réseau ferroviaire privé du groupe ArcelorMittal. »

« Aucun effet sur la pollution »



Photo Maury GOLINI

Michel Decker, maire de Florange, se bat pied à pied et brandit l'argument écologique pour que la future voie ne coupe pas sa commune : « Une étude menée à Nantes, sur l'A11 (24 000 véhicules/jour), a estimé qu'une autoroute de taille moyenne produit environ une tonne de matière en suspension par kilomètre et par an, dont 25 kg d'hydrocarbures, 4 kg de zinc, 1 kg de plomb. Si l'A31 bis passe dans Florange, ces quantités pourraient être multipliées par deux. En plus de la pollution atmosphérique, le bruit est une nuisance majeure, engendrant stress, fatigue et troubles du sommeil. Sans parler de la dépréciation des biens immobiliers. »

L'édile n'est guère plus convaincu par le projet de tranchée couverte : « La Dreal propose une tranchée couverte de 300 m soit 1 700 m à l'air libre. La commission particulière du débat public préconise « une mise en tranchée couverte de la totalité de l'itinéraire ». La tranchée couverte n'empêche pas la pollution atmosphérique, elle ne fait qu'atténuer le bruit. Le reste du tracé est prévu en déblai, sans effet sur la pollution atmosphérique. »

Quant au coût, il lui paraît hors de propos : « Dans son hypothèse basse, la Dreal estime la traversée de Florange à 220 M€. Un viaduc sera nécessaire pour passer les voies ferrées et la Fensch, estimé à 10 M€. Trois kilomètres d'autoroute coûtent au moins 60 M€. Le total sera sans doute très proche des 400 M€, soit 30 à 35 % du budget total de l'A31 bis. »



Michel Decker, maire de Florange. Photo Pierre HECKLER

Patrick Weiten pour une taxe transit

Président du conseil départemental de Moselle et 1^{er} vice-président de la Région Acal (Alsace, Champagne-Ardenne-Lorraine) en charge des coopérations territoriale et transfrontalière, Patrick Weiten sera en première ligne sur le dossier de l'A31. Un sujet qu'il aborde sous l'angle de la complémentarité des modes de transport : « La solution passe par une accentuation des cadencements de TER entre Nancy et le Luxembourg. Et par le développement du covoiturage. » Concernant le réseau routier, l'élue souhaite une mise à deux fois trois voies de l'autoroute et une liaison A30-A31. Reste la question épineuse et fondamentale des financements : « L'A31 est une infrastructure de transit international. Ce n'est pas à ceux qui l'utilisent comme desserte locale ou pour aller travailler de la financer. Le financement revient donc à l'Europe et l'Etat doit en assumer une partie. Le restant doit être par les utilisateurs de cet axe international. » Soit les transporteurs routiers à qui l'élue voudrait imposer une taxe transit « qui serait levée par la Région. »

Le monorail d'Anne Grommerch

L'A31 ? Anne Grommerch, la députée-maire LR de Thionville, semble ne plus en attendre grand-chose : « Si on lance aujourd'hui le projet de mise à 2X3 voies, cela nous mène à l'horizon 2030. A cette époque, la solution imaginée aujourd'hui n'en sera plus une, tellement l'augmentation des frontaliers est exponentielle. Et puis où va-t-on trouver le 1,4 milliard d'euros nécessaire ? » Son truc à elle, c'est la création d'un monorail. Pour l'élue, la solution de la mobilité des frontaliers passera par « cette infrastructure innovante et environnementale utilisée au Canada. Tout fonctionne à l'électricité. Le monorail démarrerait au nord de Thionville et s'arrêterait au sud de Luxembourg. Il ferait le trajet à 200 km/h, soit en 15 minutes, transportant à chaque fois 60 à 70 passagers. On pourrait mettre une cabine toutes les trois minutes aux heures de pointe, un peu comme le métro. Il faut lancer une étude technique pour voir si cela peut fonctionner sur une plus grande distance », insiste l'élue, consciente que beaucoup la prennent « pour une folle » avec cette idée. « Ce qui lui vaut de porter (trop) seule le projet. D'où son envie maintenant de fédérer : « André Rossinot, en tant que président du Sillon Lorrain, est d'accord pour lancer des études. Et je veux prochainement présenter ce projet à Philippe Richert. »



A 200 km/h entre Thionville et Luxembourg. Photo DR

Mathieu Klein : « Impact écologique réduit »

C'est net et précis : il est « hors de question » pour Mathieu Klein « d'envisager l'éventualité d'un passage à deux fois trois voies » de l'autoroute A31 au droit de l'agglomération nancéenne. Pour le patron du département de Meurthe-et-Moselle, ce scénario « générerait une pagaille de longue durée et un surcoût faramineux ». Mathieu Klein estime en revanche qu'il faut passer à trois voies sur le goulet d'étranglement de l'A31 Bouxières-Custines. Et il plaide donc pour une liaison Toul-Dieulouard revue et améliorée, sachant que « tout le monde s'accorde à dire qu'un tronçon autoroutier concédé n'est plus à l'ordre du jour au regard d'un trafic de 15 000 véhicules/jour : ce serait à la fois non rentable et surdimensionné ».

Mais le président du CD 54 se garde de trancher entre des hypothèses de 2x2 voies ou de 2x1 voie sur cette liaison Toul-Dieulouard. « Je serai favorable à la solution efficace qui aura le moins d'impact écologique. Quand je constate les différences considérables entre les expertises techniques, avec des coûts qui n'ont rien à voir, je dis qu'il faut aller plus loin dans l'analyse. Et il faut aussi, à travers ce dossier, appréhender globalement les accès autoroutiers autour du Grand Nancy, ne pas oublier la liaison A330. La desserte de cette agglomération doit être une priorité ».

G. U.

Philippe MARQUE.