

UNIVERSITE DE LORRAINE
Campus Lettres et Sciences Humaines
3 place Godefroy de Bouillon - B.P. 3397
54015 Nancy cedex
+33 3 54 50 51 32 - Bureau 345
<http://geonancy2.wordpress.com/enseignants-geographes/vincent-bertrand/>

Spécialiste des questions de paysage, d'approche systémique, d'aménagement, d'urbanisme et plus particulièrement de maîtrise de l'étalement urbain, de développement d'écoquartiers et de territoires à énergie positive.

Vincent BERTRAND
Maître de Conférences
Géographe
Responsable du **Master ARD**
(Aménagement Reconversion, Durabilité)
Responsable du Diplôme d'Université
EDUTER
(Economie, aménagement Durable du
Territoire)
Membre du **LOTERR**

A31Bis : UN PROJET DU PASSE POUR DEMAIN ?

Actuellement, pour les Lorrains, l'A31 construite dans les années 1970, est à la fois incontournable, saturée, fatigante, dangereuse, et surtout au cœur de leur quotidien et gratuite. Dans les années 1990, lorsque la saturation se fait plus présente, l'idée de doubler l'autoroute voit le jour et fait l'objet d'une première étude du CETE de l'Est (Centre d'Etudes Technique du ministère de l'équipement). L'étude montre que l'urgence est encore faible et le premier projet A31Bis est reporté. Au tournant de l'an 2000 le projet A32 lui emboîte le pas avec toujours la question de la saturation à résoudre. Ce dernier est finalement abandonné, faute de consensus local et également du fait d'un coût particulièrement élevé. Pour finir, en 2014 la question revient. C'est donc la troisième occasion en 25 ans d'aborder le problème de la saturation de cette autoroute pas comme les autres.

L'A31 dans sa partie nord (allant de la frontière luxembourgeoise à Gye) est en France une autoroute à part : elle constitue l'un des plus longs tronçons autoroutiers gratuits du pays. Elle est aussi un axe international européen majeur devenu au fil des années une autoroute urbaine d'une centaine de kilomètres que l'on peut qualifier de « grand-rue des lorrains ». Avec 1,5 millions d'habitants vivant dans les aires urbaines du Sillon, ce sont plus de 500 000 usagers qui l'empreignent au quotidien. Il y a 40 ans, l'autoroute reliait et contournait les villes. Depuis, ces mêmes villes par le biais de nouvelles ZAC, de nouveaux lotissements et de nouveaux échangeurs sont venues s'installer au bord de l'autoroute. Le Sillon Lorrain est ce que l'on appelle en géographie une conurbation ou encore une agglomération multipolaire. Il a le statut de métropole régionale par son niveau d'équipement et de services. Il s'agit d'un bassin de vie à part entière : on habite un village de la périphérie messine, on travaille à Luxembourg, on se divertit à Amnéville... La voiture assure aujourd'hui la majorité des déplacements dans le Sillon. Elle ne pourra pas le faire indéfiniment.

Ainsi, la rendre payante, y laisser la saturation se développer ou y freiner le trafic pour mieux le réguler revient à brider le cœur de la Lorraine. Il importe donc de prendre la mesure des besoins en déplacement à venir de cet axe urbain pour permettre au Sillon Lorrain de disposer d'un potentiel de développement réel qui ne risque pas de l'asphyxier. La question à se poser n'est donc plus de lutter contre la saturation, mais au contraire, de chercher un moyen de permettre d'absorber l'excès de flux actuel tout en offrant un nouveau potentiel conséquent pour faire face aux flux à venir, flux indispensables au développement du Sillon. Il ne s'agit donc plus d'accroître dans 10 ou 25 ans le potentiel de circulation de 50 ou 100% comme le proposent le projet A31Bis et ses aménagements complémentaires multimodaux, mais bien de l'augmenter dès la décennie à venir de 200 à 300% et ce pour un coût moindre, dans des conditions de confort et de sécurité accrues, et tout en respectant l'environnement. Certains nous diront que l'on peut toujours rêver. Mais si nos aïeux n'avaient pas

rêvé en leur temps nous serions encore tous à pieds et seuls quelques-uns iraient à cheval. Le cœur du débat sur l'A31Bis est bien là : **existe-t-il aujourd'hui, ou dans la décennie à venir, une ou plusieurs innovation(s) susceptible(s) de satisfaire les besoins conséquents de la Grand-rue des Lorrains ?**

L'automobile s'est développée au XXème siècle car elle est la seule parmi les moyens de transports actuels qui permette de se rendre d'un point A à un point B à tout moment, en un temps le plus court possible pour un coût acceptable par le plus grand nombre. Seuls les hyper-centres des très grandes villes (plus d'un million d'habitants) offrent une alternative, via les transports en commun permettant un gain de temps. Pour les autres villes, comme celles du Sillon Lorrain, les transports en commun répondent très majoritairement aux besoins des captifs (usagers ne disposant pas de véhicule léger) et des habitants qui résident à proximité immédiate d'un arrêt offrant un haut niveau de cadencement. Le projet A31Bis s'inscrit dans ce contexte et participe à son renforcement. La forte densité est donc l'ennemie de la voiture. A l'inverse, la voiture se développe jamais autant que dans les faibles densités périurbaines (c'est là que l'INSEE constate depuis un demi-siècle que le taux de motorisation des ménages est le plus élevé). Derrière la question de l'A31Bis se cache aussi un débat de société plus large : dans quel monde voulons-nous vivre ? Ma maison, ma voiture, mon jardin, mon chien, ... le tout bien rangé derrière ma clôture et bien entendu les routes, autoroutes, et parkings, me permettant d'aller au bureau, faire les courses ou me distraire.

Il semble ainsi regrettable de devoir se prononcer sur un projet déjà ficelé par l'acteur même du développement de la route, alors que la question n'est pas de se demander s'il faut réaliser l'A31Bis, mais plutôt : quels sont les besoins en infrastructure de transport dans le Sillon Lorrain dans les années à venir ? Cela aurait évité de se focaliser sur les infrastructures existantes (rail eau, route) et aurait permis d'ouvrir la porte aux innovations. Ces dernières sont en effet très nombreuses. Internet, la voiture intelligente, la route intelligente, les systèmes de transport intelligents, les CMDU, et de tous nouveaux moyens de transport aussi révolutionnaires que le fut la voiture il y a maintenant un siècle, et qui arrivent et offrent un potentiel de déplacement sans commune mesure avec ce que permet le projet A31Bis.

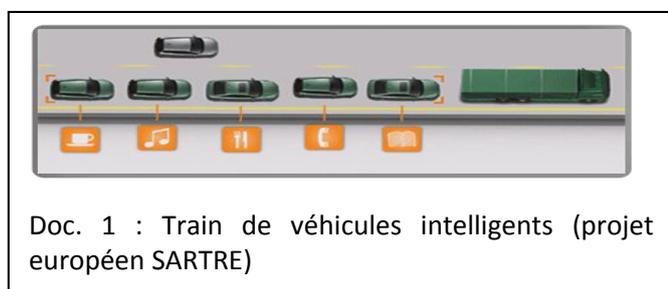
Faisons un rêve ... ou de la prospective ... :

Projetons-nous en 2030 dans un Sillon Lorrain repensé. Depuis 15 ans, ses acteurs se dotent des infrastructures nouvelles et complémentaires de celles déjà existantes. Ce nouveau mixte mobilité permet de démultiplier les flux, tant de marchandises que de passagers, d'économiser l'énergie (depuis les TEPOS et la loi TEVCP de 2014, la production locale d'énergie verte s'est systématisée), de préserver l'espace de l'artificialisation des sols (les SCoT et les CDCEA œuvrent depuis les années 2000 dans ce sens), d'augmenter la sécurité et l'efficacité des déplacements, l'améliorer le cadre de vie des habitants vivant à proximité des nouvelles infrastructures de transport et enfin de diminuer les coûts tant pour l'utilisateur que pour la collectivité.

Un tiers des véhicules qui circulent sur l'A31 le font au sein de trains de véhicules. Les véhicules connectés entre eux et informés en temps réel des conditions de circulation

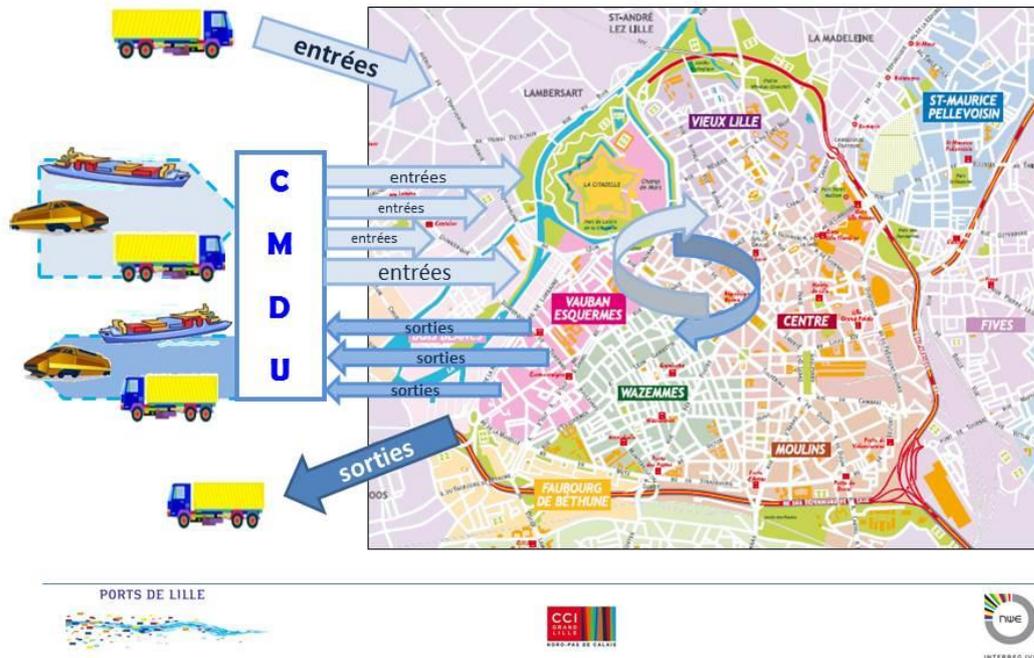
se suivent en réduisant leur distance de sécurité, en circulant à vitesse constante pendant que leurs conducteurs peuvent employer leur temps à d'autres tâches que la conduite. Ce nouveau système permet d'accroître le potentiel de trafic sur l'autoroute mais aussi et surtout d'améliorer la sécurité.

Sécurité et fluidité sont aussi accrues du fait de la mise en place du CMDII (Centre Multimodal de Distribution Inter et Intra urbaine, doc. 2). Cette nouvelle organisation portée à l'échelle de la métropole impose à tous les camions amenés à charger ou à livrer dans le Sillon de passer par l'un des



centres multimodaux. Le chargement sera acheminé dans le Sillon via des camions plus petits, propres, et circulant hors des heures de pointe. Plus rapide, plus sûr, moins coûteux, il rend les villes du Sillon plus agréables tout comme l'A31. Les camions en transit circulent au sein de trains de véhicules connectés.

Objectif : imaginer une nouvelle organisation de la logistique urbaine



Doc. 2 : L'exemple du CMDU lillois.

Le co-voiturage, grâce à la généralisation des PDIE (Plans de déplacement inter entreprise), des aires de co-voiturage et des applications mobiles a réduit l'autosolisme qui n'avait cessé de croître jusque dans les années 2010. Au-dessus de l'autoroute circulent les capsules du skytran (doc. 3). Un tiers des anciens usagers de l'A31 a délaissé sa voiture au profit



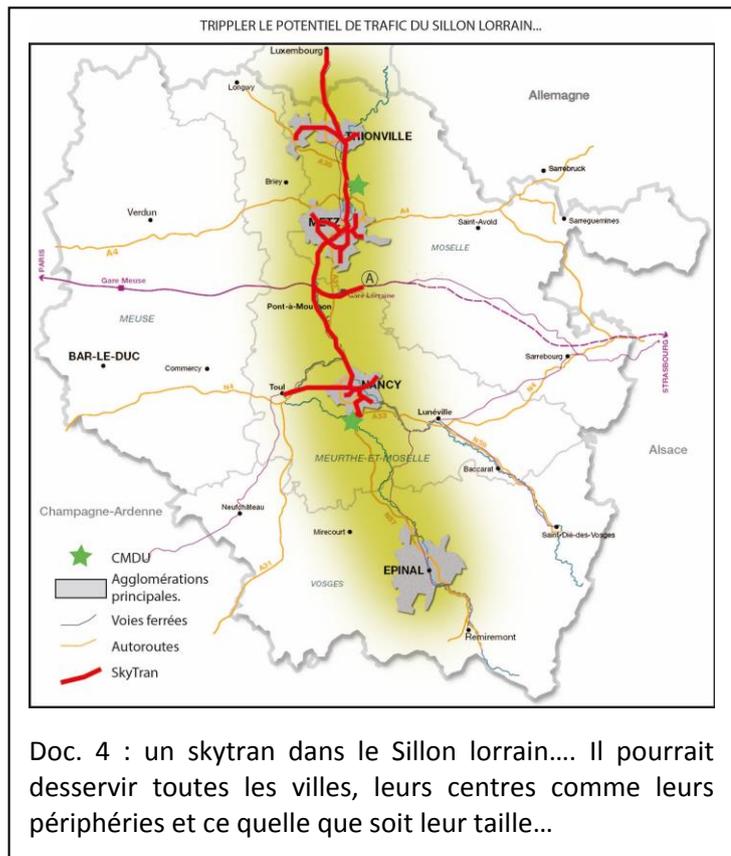
Doc.3 : Le Skytran.

Le Skytran de la NASA : une capsule de 4 places, un rail suspendu à 10 m de haut, des stations tous les 500m en ville, aucune nouvelle artificialisation des sols, une alimentation électrique consommant 10 fois moins au kilomètre qu'une voiture, pas de pollution sonore ou aérienne, plus rapide que la voiture, plus sûre, et a priori moins cher pour l'utilisateur comme pour la collectivité, une reconquête des boulevards urbains pour d'autres usages, dessert les centres urbains, petits et grands, et leurs périphéries ...

de ce mode de transport urbain et interurbain. De même, parmi les abonnés du TER, la moitié privilégie désormais le skytran. Rapide, efficace, sûr, propre, silencieux, peu cher, et libérant l'utilisateur du temps contraint que constituait l'usage de la voiture, il rend

agréable les navettes domicile/travail et encourage les Lorrains à se déplacer davantage pour leurs achats et leurs loisirs.

Le Skytran comme le CMDII reposent sur des infrastructures onéreuses et nécessitent des investissements importants. La question du porteur du financement du projet se pose. Doit-on attendre des pouvoirs publics de piloter de tels projets dans une période où les finances publiques se font rares et la réorganisation du millefeuille territorial est source de redistribution des compétences ? Ou ne peut-on pas imaginer développer des coopératives d'usagers ? Ces dernières, privilégiées dès le XIXème siècle dans la banque, l'assurance, ou l'agriculture ont fait leurs preuves. Elles reviennent en force dans de nombreux pays européens pour appuyer le développement d'infrastructures nouvelles de production d'énergies renouvelables par exemple. Dans les deux cas des partenariats public-privé sont envisageables.



L'ensemble des équipements, organisations et infrastructures décrites ici ne relèvent pas du rêve, mais existent bel et bien. Ils sont techniquement opérationnels. Il ne leur manque que trois éléments pour se développer et permettre de mettre en place une mobilité efficace, sobre, accrue, et choisie pour tous : un moyen de rassembler les capitaux nécessaires, des modifications réglementaires adaptées à ces nouvelles pratiques, et le choix d'un porteur de projet, tel est désormais le chemin pour passer du rêve à la réalité.

Pour en savoir plus :

BERTRAND Vincent : « Mobilités en mutation », 2014, synthèse issue d'un projet tuteuré portant sur les mobilités dans le Sillon Lorrain à l'horizon 2030 disponible sur notre site :

<https://geonancy.wordpress.com/sorties-et-travaux/>

LOTERR : Laboratoire de géographie de l'Université de Lorraine. Le LOTERR est un laboratoire de géographie qui rassemble 30 enseignants-chercheurs et 3 ingénieurs travaillant principalement sur les paysages et leur organisation fonctionnelle en Europe et en Afrique du Nord. Les chercheurs du LOTERR attachent une importance particulière aux temporalités plus ou moins longues dans l'étude de la genèse et de l'évolution des paysages et privilégient une approche géographique globale qui prend en considération l'impact des sociétés sur l'environnement, tout en tenant compte des réalités économiques et des héritages culturels et historiques.

