

Agglomération messine : le projet n'est pas crédible

Le projet A 31 bis prévoit d'orienter les trafics de transit vers les rocade Sud et Est de Metz (RN 431, A315 et A4). Le transit poids lourds (PL) sera interdit dans Metz. Si la SANEF doit bien élargir A 4 à 2x3 voies de Mey à la Croix d'Hauconcourt, il n'est mentionné aucun aménagement -ni échancier de travaux- sur la RN 431 et A 315.

Les trafics PL attendus sur la RN 431 (sources : dossier du maître d'ouvrage DREAL et étude de trafics CEREMA)

De 29 000 à 34 000 véhicules/ jour sont attendus en 2030 avec de 9 000 à 11 000 PL selon les hypothèses de croissance et les scénarios de concession. Les flux PL se décomposent ainsi :

- 2 500 correspondants à la situation actuelle
- 400 à 600 correspondants à la croissance au fil de l'eau
- 4 000 provenant de l'interdiction de traverser Metz
- et de 2 100 à 3 900 PL attirés par le renforcement de l'attractivité de l'ensemble du projet A31 bis (effet « aspirateur » néfaste qui à lui seul met le doute sur la pertinence du projet).

Les trafics PL sur la RN 431 vont donc quadrupler par rapport à 2013. Il restera entre 3 400 et 4 100 PL de desserte locale dans Metz. La situation y sera améliorée avec des trafics PL divisés par deux. Mais dévier les PL en transit sur la rocade sud n'est absolument pas concevable en l'état actuel.

Notons de plus que le projet du maître d'ouvrage ne résout pas la saturation de la section Féy- Jouy qui écoule aujourd'hui 50 000 véh/j. En 2030, les prévisions vont de 64 500 à 75 000 véh/j, ce qui semble nécessiter sa mise à 2x3 voies. C'est pour des trafics identiques attendus en 2030 (66 000 à 73 000) que la SANEF élargit A 4...

La qualité de service de l'itinéraire est déplorable. Le dossier ne fait aucune mention du réaménagement des deux échangeurs d'extrémité nécessaire pour assurer une continuité fluide d'A 31 Nord vers A 4 et de la RN 431 vers A 31 Sud. Est-ce crédible de faire passer le transit nord > sud (dont 5 000 PL) sur une boucle à 1 voie Croix d'Hauconcourt et dans un rétrécissement à 1 voie suivi de deux giratoires à l'échangeur de Féy, où la continuité de la voie rapide est rompue.

Il faudra aller bien au-delà des « *aménagements ponctuels au niveau des échangeurs* » évoqués page 63. La proximité des échangeurs de Maizières et de La Croix d'Hauconcourt (600 mètres) aura des conséquences importantes sur la section courante de l'autoroute (collectrices, voies d'entrecroisement...). Le maître d'ouvrage, dans sa note complémentaire sur l'élargissement de A31 à Nancy, ne fait-il pas remarquer que les distances de l'Echangeur Origine à ceux de Gentilly et Brabois ne respecteraient pas les normes entre les « *points d'insertion/ sortie sur les autoroutes* » ? Les normes autoroutières ne sont-elles pas aussi censées être respectées au nord de Metz ?

Avec un allongement de parcours de 22 à 29 kms, les gains de temps et le bilan carbone seront négatifs. Il y a des rampes importantes sur A 315 et A 4, avec des dénivelés de 50 mètres, d'où surconsommation de carburant, des pertes de temps pour les véhicules lents et des nuisances acoustiques aggravées pour les riverains (Mey, Nouilly...).

Un parti d'aménagement et un profil en travers inadaptés

Une RN n'est pas une autoroute ; les caractéristiques géométriques sont radicalement différentes. La RN 431 a une bande d'arrêt d'urgence (BAU) trop étroite pour un arrêt sécurisé de PL et même d'utilitaires. Un des objectifs du maître d'ouvrage est « *d'assurer la sécurité des personnels d'exploitation et prestataires amenés à intervenir sur l'infrastructure pour la sécurité de tous...* » (page 62). Cet objectif ne sera pas atteint sans élargissement de la BAU. Malheureusement, cet élargissement indispensable est loin d'être réalisable sur toute la longueur: ouvrages d'art et traversée de la vallée de la Seille. De plus, avec une BAU inutilisable, un problème de desserte des deux hôpitaux de l'agglomération se posera pour les services d'urgence aux heures de pointe.

Les virages assez serrés, sans raccord progressif de transition, ont leur chaussée extérieure déversée à contre-sens. La force centrifuge n'est pas compensée par un dévers adéquat et nombre de PL « finissent dans le décor ». L'état déplorable des glissières en témoignent. Quadrupler les trafics PL va quadrupler ces risques.

Ces géométries défectueuses, ainsi que les giratoires de l'échangeur de Féy, ont une explication : L'Etat s'était engagé à ce que la RN 431 ne devienne jamais un axe de transit et l'a dimensionnée en conséquences, en « boulevard urbain » (!), ce qui s'est révélé catastrophique. C'est triste ces pertes de mémoire dans les services de l'Etat...

L'accidentologie

L'étude d'accidentologie du CEREMA montre le caractère dangereux exceptionnel de l'infrastructure :

- Page 10 : « *La seule section où le nombre de personnes tuées est en proportion suffisamment important pour que l'on puisse dire que la gravité y est problématique est la RN 431* »
- Page 12 : « *Seule la RN 431 présente une densité et un taux élevés* » [d'accidents], c'est-à-dire dépassant les moyennes nationales. La densité correspond au nombre annuel d'accidents par kilomètre et le taux au nombre annuel d'accidents par milliards de kms parcourus.
- Page 13 et dernière ligne de la conclusion : « *Enfin la proportion d'accidents mortels la plus importante se situe sur la RN 431* »

Comment ose-t-on envoyer 6 ou 8 000 PL supplémentaires sur la section la plus dangereuse du réseau étudié ? D'autant que le maître d'ouvrage a écrit dans son dossier à propos d'A 31 :

- Page 54 « *la gravité s'explique en partie par un taux de PL impliqués du fait d'un trafic PL élevé* »
- Page 87 « *...la cohabitation des trafics locaux et de transit souvent à l'origine des accidents* »

La contradiction serait risible si des vies humaines n'étaient en jeu...

Quelle alternative ? Deux possibilités :

- 1) Reconstruire la rocade avec des normes autoroutières:
 - Modifier de façon conséquente les échangeurs de Féy et de la Croix d'Hauconcourt pour privilégier, réorienter et rendre direct l'itinéraire A 31 bis.
 - Elargir la BAU sur les 14 kms de la RN 431
 - Démolir et reconstruire la chaussée pour corriger les dévers et renforcer la structure de chaussée pour encaisser 11 000 PL quotidiens non prévus à l'origine.
 - Améliorer les protections acoustiques au bord de la rocade (29 kms) car multiplier le nombre de PL par 4 double le niveau des émissions sonores !
 - Si les trafics attendus sont loin de justifier une mise à 2x3 voies, le nombre élevé de PL milite pour leur imposer une interdiction de dépasser de 7H à 20H (comme aujourd'hui au sud de Féy où ils sont au nombre de 9 000).
- 2) Abandonner l'idée de dévier le transit sur la RN 431, mais élargir la section Féy- Augny, pour y écouler 71 000 à 83 000 véh/j. Il faut renforcer les protections acoustiques sur A 31 (Metz Nord, Montigny...). Ponctuellement la rocade pourra servir de déviation en cas de difficultés dans Metz : accidents, travaux, alertes pollutions... Les enjeux de sécurité et environnementaux (bruit, émissions de particules) conduisent dès aujourd'hui à limiter la vitesse des voitures à 90 km/h et celle des PL à 80 sur la RN 431 (Féy- Actipole).

Solution plus performante, plus sûre, plus « éco-responsable » et surtout financièrement plus supportable.

Metz, le 21 juin 2015

Patrice Grillot