

# DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET AUTOROUTIER A31BIS

DU 15 AVRIL AU 13 JUILLET 2015

CAHIER D'ACTEUR  
N°23 JUILLET 2015



UNIVERSITÉ  
DE LORRAINE

**Université de tous les savoirs,** l'Université de Lorraine promeut la mutualisation des savoirs. Des sciences fondamentales aux sciences humaines, elle crée des écosystèmes transdisciplinaires au service de l'innovation, qui accélèrent le passage de la connaissance aux applications.

**Université de toute une région,** l'Université de Lorraine est actrice du développement économique et social du territoire. Elle développe des liens interculturels et intergénérationnels au cœur de la région, mène une politique scientifique coordonnée à l'échelle régionale et favorise l'accès du plus grand nombre à l'enseignement supérieur.

**Université de toutes les formations,** l'Université de Lorraine offre une couverture complète des domaines de la connaissance (sciences, santé, technologies, sciences de l'ingénieur, sciences humaines et sociales, droit, économie, gestion, arts, lettres et langues), et des passerelles, toujours plus nombreuses, entre établissements et entre disciplines qui permettent aux étudiants d'adapter leur parcours au fur et à mesure de leur évolution personnelle.

Créée en 2012, l'Université de Lorraine compte près de 55 000 étudiants et 7 000 personnels. Elle est présente sur 52 sites répartis sur l'ensemble du territoire lorrain.

## CAHIER D'ACTEUR UNIVERSITÉ DE LORRAINE

*Les cahiers d'acteurs sont rédigés sous sa responsabilité par toute personne morale qui désire exprimer un point de vue argumenté. Ils sont édités et diffusés par la CPDP.*

### A31BIS : QUELS ENJEUX POUR LES TRANSPORTS EN LORRAINE ?

L'Université de Lorraine est fortement engagée sur la question des déplacements de ses étudiants et personnels. Depuis 2013, un plan de déplacement a été mis en place. Il a été adossé à une enquête de mobilité qui a touché plus de 10 000 personnes en 2014.

Ces travaux font notamment apparaître que le recours massif au « tout auto » pour l'accès aux sites universitaires, répartis sur tout le territoire lorrain, se traduit inévitablement par un engorgement des stationnements et par des difficultés de circulation aux heures de pointe. Le plan d'action envisagé par l'Université de Lorraine vise donc à rééquilibrer les parts des différents modes de transport là où un recours excessif à la voiture individuelle pose problème, jusqu'à compromettre parfois l'accès de ceux qui n'ont pas d'alternative à la voiture individuelle.

Dans ce contexte, le projet de l'A3bis soulève plusieurs questions :

- Le signal envoyé aux Lorrains n'est-il pas ambigu ? Le développement d'une infrastructure routière, facilitant le recours généralisé à l'automobile s'accompagne-t-il d'une réflexion approfondie sur le devenir de ces flux lorsqu'ils arrivent à leur destination finale (cf. problèmes de stationnement et de saturation signalés ci-dessus) ? Par ailleurs, le risque de voir ressurgir la saturation sur cet axe plus rapidement que prévu est réel, en l'absence de mesures fortes d'incitation au report modal.

## PROJET AUTOROUTIER A31BIS

- La question de la sécurité des déplacements est une préoccupation légitime sur un axe qui voit croître sans fin la circulation des poids-lourds aux côtés de véhicules légers toujours plus nombreux. Rien n'indique que les palliatifs proposés dans le dossier du maître d'ouvrage soient un jour effectivement mis en œuvre. Bien au contraire, projets d'autoroutes ferroviaires ajournés et taxe carbone abandonnée sont là pour rappeler que le changement n'est pas pour demain. Faut-il donc se résoudre à ce que les fondamentaux qui font de l'A31 un des axes autoroutiers les plus accidentogènes soient pérennisés ? Dans le même temps, l'axe ferroviaire Luxembourg-Bourgogne qui fut longtemps l'un des principaux axes ferroviaires français ne cesse de décliner, tant pour le fret que pour le transport des voyageurs, sans qu'aucun plan de rééquilibrage (et doté de moyens comparables à ce projet d'A31bis) ne soit mis en place.
- Le niveau d'investissement envisagé questionne fortement dans un contexte de difficulté budgétaire généralisé. Le coût prévisionnel dépassant le milliard d'euros laisse entrevoir des coûts réels bien supérieurs à terme. La perspective d'un tel investissement ne constitue-t-elle pas une opportunité pour examiner globalement et sur le long terme l'ensemble de la question de la mobilité en Lorraine ? Avant de redimensionner les axes autoroutiers, toutes les actions susceptibles de rééquilibrer la part des différents modes de transports ont-elles été étudiées ? Les réponses apportées à ces questions lors des réunions publiques montrent que si l'A31bis est sur le point de se concrétiser, les solutions alternatives, elles, restent toujours à l'état de projet.

Dans ces conditions, l'Université de Lorraine ne peut que plaider pour l'instauration d'un débat intégrant pleinement la question de la multimodalité dans une réflexion globale et à long terme sur les transports en Lorraine. Dans cette réflexion, les infrastructures autoroutières ne sont qu'un élément parmi d'autres. Leur développement ne peut se faire ni aux dépens du développement économique, ni aux dépens de la sécurité des usagers et encore moins de la qualité de l'environnement. Faute d'offrir toutes les garanties nécessaires au respect de ces impératifs, le projet actuel ne paraît pas en mesure d'apporter une réponse convaincante et novatrice aux questions que peuvent légitimement se poser les étudiants et les personnels de l'Université de Lorraine sur l'avenir des transports sur leur territoire.