



AUTOMOBILE CLUB LORRAIN Boulevard Louis Barthou 54500 VANDOEUVRE les NANCY

Association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901

☎ 03 83 50 12 12

MOTION SUR LE PROJET A31 BIS

PRESENTEE PAR L' AUTOMOBILE CLUB LORRAIN

Le Gouvernement a inscrit le projet A31 bis au schéma national des infrastructures de transport (SNIT) après avoir abandonné le projet d'une nouvelle autoroute appelé A 32 entre Gye et la frontière luxembourgeoise. La Commission nationale du débat public a décidé que le projet A 31 bis devait faire l'objet d'un débat public.

LE CONSTAT ACTUEL

La circulation sur l'autoroute A31 pose des difficultés importantes compte tenu du trafic qui ne cesse de croître (+ 28% entre 1997 et 2012) et qui entraîne une saturation croissante (sections très chargées avec 87000 veh / jour au nord de Nancy et 96000 au nord de Metz). En effet cette autoroute remplit plusieurs fonctions: circulation urbaine en jouant le rôle de périphérique des 2 principales agglomérations (Metz et Nancy), desserte de l'ensemble du sillon lorrain et enfin trafic de grand transit facilement détectable au vu des immatriculations des camions (50% du trafic PL est du transit). Cette autoroute est vitale pour le développement économique de la Lorraine et sa saturation pourrait entraîner l'asphyxie économique de la Région.

La circulation sur cette autoroute pose depuis de nombreuses années de gros problèmes de sécurité, même si les statistiques peuvent démontrer que le nombre d'accidents (accidents recensés avec blessés et morts) au km parcouru est faible. Mais les conditions de circulation parfois difficiles conduisent au sentiment d'insécurité ressenti par les automobilistes qui empruntent régulièrement l'A31.

Les dispositions prises comme la réduction de vitesse, l'interdiction de doubler pour les poids lourds, permettent certes d'améliorer la situation mais ne peuvent à aucun moment constituer une solution durable pour lutter contre les conséquences de la saturation du trafic.

Par ailleurs, les mesures prises pour développer la multimodalité en Lorraine, que ce soit la canalisation de la Moselle et les investissements sur le réseau ferroviaire au titre des contrats de plan successifs, tant pour le fret que le trafic voyageurs, n'ont malheureusement pas permis d'enrayer l'accroissement de la circulation automobile et poids lourds et éviter la saturation progressive de l'A 31

Quant aux infrastructures routières, il n'existe plus de véritable itinéraire de substitution nord-sud offrant un autre choix que l'autoroute A31 .L'ex RN 57 a en effet été transformée par les communes en véritable rue à caractère très urbain, destinée à la circulation purement locale et, de ce fait, n'est plus adaptée aux trafics d'échanges et de transit .

L'EVOLUTION DE LA SITUATION

Le trafic devrait continuer à croître dans les prochaines années sur le corridor nord sud. Par conséquent, les conditions de circulation vont continuer à se dégrader et les risques d'accidents se multiplier si des mesures lourdes ne sont pas rapidement mises en œuvre. Comme dans toutes les régions françaises, la Lorraine a besoin d'infrastructures performantes pour maintenir et surtout développer son potentiel économique et pour assurer le positionnement du sillon lorrain au sein de la future Grande Région.

Quelles sont les solutions ?

Le développement du réseau fluvial et du réseau ferroviaire constitue-t-il des alternatives possibles ?

- Le projet de la liaison Seine-Moselle-Saône est intéressant pour les échanges internationaux nord sud, mais il est très coûteux et ce mode de transport, réservé exclusivement aux pondéreux, présente beaucoup d'inconvénients (lenteur, fragilité face aux contraintes climatiques,...)

- L'autoroute ferroviaire, déjà existante entre Luxembourg et Perpignan, n'a pas atteint ses objectifs mais pourrait encore voir son trafic augmenter sans toutefois réduire de façon significative le trafic PL sur le nord-sud (le transit PL représente 50% du trafic total PL empruntant l'A31 soit au mieux 5000 PL par jour sachant qu'un train ne transporte qu'une cinquantaine de PL)

- Par contre, le réseau ferroviaire (TER, TGV) constitue une alternative aux déplacements automobiles surtout quotidiens et les projets envisagés devraient favoriser du report modal : c'est le projet de cadencement du TER en 2016, une tarification plus adaptée et intégrée avec les autres réseaux de transport, une meilleure connexion avec les transports publics routiers, le développement de parkings de rabattement sur les principales gares, mais le réseau ferroviaire a aussi ses limites de capacité et son élargissement n'est pas envisageable, notamment sur l'entrée nord de Nancy qui ne peut accueillir aucune voie supplémentaire compte tenu du contexte urbain traversé.

Il est donc illusoire de penser que les alternatives décrites ci-dessus suffiront à régler les problèmes de l'A31. Elles ne doivent pas pour autant être abandonnées bien au contraire et les efforts de la Lorraine pour développer la multi modalité doivent être poursuivis. Ces alternatives ont aussi un coût financier parfois très élevé et des impacts sur l'environnement (exemple de la liaison Seine-Moselle-Saône pour près de 15 milliards)

Le projet de l'A31 bis ?

Si le projet de l'A32 a été abandonné depuis plusieurs années à la suite d'un précédent débat public, pour des raisons très compréhensibles (coût élevé, impact parfois fort sur le milieu environnemental, absence de consensus sur le tracé, décalage par rapport au grenelle de l'environnement) des solutions d'amélioration du fonctionnement de l'A31 doivent être absolument trouvées pour que l'A31 puisse continuer à jouer son rôle dans les multiples fonctions assurées et dans des conditions de fluidité et de sécurité meilleures.

Le projet de l'A31 bis est ainsi un bon compromis sur plusieurs points : économique (projet de 1,1 à 1,4 milliards), environnemental, réalisable dans des délais acceptables (maximum 10 ans)

Le point dur reste malgré tout le passage autour de Nancy qui n'est pas élargissable et qui nécessite donc un nouveau barreau direct entre Gye et Dieulouard contournant l'agglomération de Nancy à l'ouest du massif de Haye, tout comme à Metz avec la rocade sud et l'A4 entre Fey et Hauconcourt pour contourner l'agglomération. Ce nouveau barreau est indispensable et ne doit pas pouvoir être dissocié du projet global de l'A 31 bis.



MOTION A31 BIS

L' Automobile Club Lorrain :

- considère qu'un projet d'aménagement de l'A31 consistant à élargir la plateforme là où c'est possible pour augmenter le nombre de voies circulables et à améliorer certains échangeurs reste la solution la plus raisonnable sur les plans économique, environnemental et technique. Pour compenser le non élargissement possible autour de l'agglomération de Nancy, un nouveau barreau autoroutier est indispensable entre Gye et Dieulouard, sur la base des scénarios présentés par le maître d'ouvrage.
- considère que l'ensemble du projet de Gye à la frontière luxembourgeoise, voire au delà en lien avec le Luxembourg, est indispensable et ne doit pas être amputé de certaines sections sous la pression d'opposants minoritaires au projet. Le projet s'impose dans sa globalité au vu des perspectives de la situation en 2030.
- demande que le scénario qui sera retenu pour le barreau Gye-Dieulouard soit le meilleur compromis, respectant l'intégration du projet dans son environnement, prenant en compte les demandes légitimes des populations locales concernées, notamment en mesures de protection, et offrant des perspectives de développement économique qui compenseraient l'acceptation d'une nouvelle infrastructure autoroutière pour ce secteur .
- demande que le Ministre en charge des transports, à l'issue du débat public, prenne une décision rapide en faveur du projet pour que celui-ci soit ensuite réalisable dans des délais acceptables (une dizaine d'années). Les Lorrains ont déjà perdu trop d'années avec les débats sur l'A32 qu'il devient urgent de finaliser le projet de l'A 31 bis.