

DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET AUTOROUTIER A31BIS

DU 15 AVRIL AU 30 SEPTEMBRE 2015

CAHIER D'ACTEUR

N°43
SEPTEMBRE
2015



CAHIER D'ACTEUR

L'AUTOMOBILE CLUB LORRAIN

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.



L'ACL organise des sessions de formations aux risques routiers auprès des usagers de la route soit dans le milieu scolaire, dans l'entreprise, auprès des seniors. Nous disposons d'un service juridique qui traite par an plus de 1 200 dossiers de litige (ventes de particulier à particulier, de litiges en cas d'accident). Depuis 1994, nous organisons des stages de récupération de points auxquels par an participent 1 200 stagiaires.

Nous disposons d'un réseau de dépannage 24h/24h 7j/7j qui intervient en cas de pannes et d'accidents partout en France. En 1964 fut créé l'un des premiers centres de contrôle techniques du territoire français à Vandoeuvre (520 000 véhicules vérifiés), en 1992 le centre de Bar-le-Duc (75 000 véhicules) et en 1994 le centre de Longwy. Depuis 2011 nous avons 15 centres partenaires sur la région.

L'ACL a également mis en place la commission INFRA qui travaille à l'amélioration du réseau routier. Elle recueille les remarques des automobilistes tant au niveau de l'état des routes, de la signalisation routière, des différents aménagements de carrefours, de plan de circulation et le projet A31 bis. Ces remarques ou demandes sont alors adressées aux différents gestionnaires des voiries, communes, conseils généraux, DIR concessionnaires d'autoroutes en travaillant sur des solutions.

L'ACL a pris connaissance de l'expertise complémentaire sur les aménagements envisagés dans la partie située au sud de Dieulouard, portant sur :

- > La faisabilité d'un élargissement sur place à 2X3 voies de l'A31 entre Gye et Dieulouard.
- > La capacité d'un aménagement sur place à répondre à l'objectif de désengorgement de l'A31.
- > Le trafic attendu sur un éventuel barreau neuf Toul-Dieulouard et sa capacité à répondre à l'objectif de désengorgement de l'A31 entre Gye et Dieulouard.

Les experts considèrent à l'issue de leur analyse que les aménagements proposés par le Maître d'ouvrage sont d'une part, trop importants ou prématurés sur le barreau neuf Toul-Dieulouard et sur l'A31 entre Dieulouard et Bouxières-aux-Dames et d'autre part, pas assez importants entre Laxou et Bouxières-aux-Dames pour faire face aux besoins pour les 10 à 20 prochaines années.

Les experts proposent ensuite des solutions qui ne sont pas toutes convaincantes, voire même inquiétantes pour l'avenir.

L'ACL émet, sur cette expertise complémentaire, les observations suivantes :

Les points forts de l'expertise

- Les études de prévisions de trafic, menées par le CEREMA pour le compte du maître d'ouvrage, ne sont pas remises en cause par les experts. Elles apparaissent, à leur sens, réalistes pour l'hypothèse basse avec une croissance de 12% d'ici 2030, mais surtout de 10% pour les 10 prochaines années. Ce qui, en l'absence d'aménagements programmés, ne va qu'accroître les dysfonctionnements constatés quotidiennement sur cet itinéraire (accidents, ralentissements, bouchons, travaux, etc.)

Néanmoins, l'hypothèse basse ne sera-t-elle pas sous-estimée en cas de reprise économique, de baisse du chômage, de développement de zones économiques sur le sillon Lorrain ?

- La proposition de disposer d'un observatoire de suivi du trafic est, sur ce point, largement appréciée par tous les acteurs, supposant de la part de l'Etat, une transparence totale et la définition partagée des paramètres d'analyse.

PROJET AUTOROUTIER A31BIS

- L'élargissement à 2X3 voies de l'A31 entre Nancy et Dieulouard ne se justifie pas et serait même « contreproductif », encourageant à la mobilité routière domicile/travail et la concurrence avec le TER et renforçant l'alternative gratuite à un barreau autoroutier à péage entre Gye et Dieulouard. **C'est une position que l'ACL a déjà exprimée dans ses avis sur l'A31 bis.**
- L'élargissement de l'A31 au droit de Maxéville (entre Laxou et Champigneulle) est une aberration économique et environnementale, sans pour autant apporter de réponse à la nécessité d'un itinéraire de substitution en cas d'incidents majeurs ou de gros travaux programmés sur l'A31.

Les points faibles de l'expertise

- **La solution d'un barreau Toul-Dieulouard à 2 voies** pour constituer un itinéraire de substitution à l'A31 autour de Nancy, peut effectivement apparaître suffisante pour un trafic de 15 000 véhicules/jour. Mais, elle devrait être intégrée dans un aménagement à terme à 2X2 voies (dixit les experts), ce qui, dans ces conditions, suppose de prévoir dès l'origine, les acquisitions foncières, les ouvrages d'art, aboutissant à un coût financier à la charge des contributions publiques bien supérieures à la subvention publique en cas de concession du barreau.

La nécessité d'un itinéraire de substitution reconnue par les experts, doit s'accompagner d'aménagements performants et attractifs pour pouvoir soulager l'A31, dans une vision à terme d'un itinéraire à 2X2 voies, à l'image de l'itinéraire au sud de l'agglomération de Neuves Maisons qui relie l'A31 à l'A330.

- **Les aménagements proposés de l'A31 autour de l'agglomération de Nancy**, centrés sur une amélioration qualitative et sur des équipements dynamiques d'exploitation, dans l'attente d'un barreau neuf entre Toul et Dieulouard, **ne sont pas des mesures rassurantes vis-à-vis de la sécurité routière et de la fluidité du trafic et font appel à des techniques peu pratiquées** sur des itinéraires autoroutiers, en dehors de la région parisienne.

Aucune démonstration n'est faite que les mesures proposées (limitation de vitesse à 70 km/h, voire 50 km/h ; utilisation de la bande d'arrêt d'urgence pour aménager une plate-forme aux caractéristiques minimales, condamnation possible de la voie de droite pour limiter les risques en heures creuses, etc.) seront sécurisantes et que le trafic concerné de 70 000 véhicules/jour dont 20 à 25% de poids-lourds restera fluide.

Les mesures proposées, allant dans le sens d'une détérioration des conditions de circulation, ne sont pas à la hauteur des enjeux de l'A31 et ne peuvent être acceptées comme des solutions temporaires au risque de voir les échéances de l'A31 bis reportées.

L'ACL confirme l'urgence de l'A31 bis et maintient la position qu'elle a adoptée dans sa motion remise le 25 Juin 2015.

