

GRILLOT Patrice  
57070 METZ

## Qui sème les routes récolte les trafics

Après lecture de l'étude de trafics du CEREMA mise en ligne le 21 avril, je ne me reconnais pas dans les perspectives optimistes affichées par le maître d'ouvrage en conclusion de son dossier « A 31 bis au cœur du sillon lorrain ».

Je m'étonne d'ailleurs :

- Qu'il n'y ait aucune carte de résultats d'affectation de trafic dans le dossier du maître d'ouvrage
- Que l'étude de trafic ait été publiée tardivement après les premières réunions du débat public.

Le maître d'ouvrage douterait-il des conclusions de l'étude CEREMA? L'écart entre ce qu'on comprend du dossier et les résultats de l'étude de trafics est plus que surprenant. Exemples entre Metz et le Luxembourg :

### **A 31 au nord de Thionville**

A la lecture du dossier on croit comprendre qu'en 2030, il faudra écouler 71 à 76 000 véhicules/ jour, soit les 61 000 actuels + les croissances attendues (10 ou 15 000 selon hypothèse basse ou haute). Le réseau de référence 2030 (sans aménagement sur A 31) modélisé indique bien lui aussi 73 000 véhicules dont 8 800 PL en hypothèse basse et 78 000 dont 9 100 PL en hypothèse haute.

Mais avec A 31 bis, le scénario concession étendue hypothèse basse donne pour résultat : 101 000 véhicules dont 12 000 PL. Soit un écart de 38% par rapport au réseau de référence 2030.

Le scénario concession réduite hypothèse haute donne 124 000 véhicules. Les trafics vont donc augmenter de 60% par rapport à la situation de référence 2030 hypothèse haute.

L'étude de trafics fournit une explication à ces écarts considérables:

*« Le trafic VL supplémentaire provient des autres routes transfrontalières, tandis que les reports PL sont pour moitié liés à l'augmentation de l'attractivité A31- A4 pour les déplacements du Benelux vers l'Allemagne. »* (page 59 étude CEREMA)

« Et à la fin, c'est l'Allemagne qui gagne ! » A la lecture des résultats, on se rend compte :

- **Qu'A 31 bis aggrave les problèmes en injectant à la frontière de 28 000 à 46 000 véhicules supplémentaires qui passaient ailleurs. Belle récolte ! Que se passera-t-il en aval ?**
- Que le projet répond peu aux objectifs (page 61) –réduire la congestion et assurer la sécurité- mais répond à des objectifs non exprimés comme diminuer les trafics sur les routes départementales, sur A30 (-3 000 dont 500 à 900 PL) ou sur les autoroutes allemandes comme A 8 (-4 000 dont 1 500 à 1800 PL)
- Qu'il ne sera pas possible d'utiliser la mise à 2x3 voies pour du covoiturage et des bus
- Que l'autoroute se charge jusqu'à sa limite de capacité voire au-delà : en hypothèse haute, avec 124 000 véhicules dont 12 500 PL, il faut une 2x4 voies (voir annexe).

A l'entrée du Luxembourg, par rapport à l'état actuel, les trafics vont augmenter de 40 000 à 63 000 véhicules, le trafic PL accusant une croissance d'environ 4 000 unités. Le Grand Duché risque de réagir négativement quand il s'en apercevra. Il faut avoir le courage de reconnaître qu'A 31 bis ne résout rien dans ce secteur et qu'il est nécessaire de rechercher un axe de transport collectif performant extérieur à l'autoroute et même à la voie ferrée Thionville- Luxembourg (qui ne déléstera au maximum A 31 que de 10 000 voitures). Peut être faut-il prolonger le tramway de Luxembourg Ville jusqu'à A 30, sur les emprises réservées à Florange ?

### **La liaison A30 – A31 Nord**

Page 87 du dossier, on lit « *Les reports vers le tronçon neuf représentent entre 20 000 et 30 000 véhicules par jour (estimation 2030)* ». On comprend donc qu'il y aura au maximum 30 000 véhicules sur la liaison. Que nenni !

Les affectations de trafics donnent :

- Dans le scénario le plus favorable (à péage) 50 000 véhicules dont 9 100 PL
- Et dans le scénario hors péage hypothèse haute, 68 000 véhicules dont 10 000 PL.

Il y a un écart du simple au double entre ce que laisse entendre le dossier et les résultats de l'étude de trafics !

Dans le dossier, page 86, quelque soient le scénario et la croissance des trafics, la liaison est qualifiée de fluide (trait vert pour 63 000 véhicules dont 9 400 PL scénario réduit hypothèse basse). Mais pourquoi la section A 31 Nord en 2013 avec un trafic moindre (61 000 dont 7 900 PL) a-t-elle été qualifiée, page 49, de dégradée (trait orange foncé) ? Etonnant, non ?

### **Hauconcourt – Richemont**

A 31 bis attire sur cette section 6 000 véhicules dont 2 500 PL qui ne passaient pas dans le sillon mosellan. Notons que la congestion sera aggravée par rapport à la situation actuelle, ce que ne nie pas le dossier mais sans pour autant le quantifier :

- Trafics 2013 : 96 000 dont 11 500 PL
- Réseau de référence 2030 hypothèse basse : 107 000 dont 13 300 PL
- Hypothèse basse concession étendue : 113 000 dont 15 800 PL. Avec de tels trafics, il est peu probable que « *l'amélioration des échangeurs de la desserte des zones d'activités par le réseau secondaire permettra d'éviter la dégradation des conditions de circulation sur cette section.* » (page 86 du dossier du maître d'ouvrage)
- Hypothèse haute concession réduite : 123 000 dont 16 900 PL. Ce scénario conduit à élargir cette section à 2x4 voies, car il est quasi-impossible aux heures de pointe d'écouler 2 300 véhicules par voie de circulation.

### **La RN 431**

A partir du dossier du maître d'ouvrage, on peut calculer le trafic PL sur la rocade en 2030 : 7 000, en additionnant le flux actuel + la croissance attendue en 2030 + les 4 000 PL interdits de traversée dans Metz. Là aussi, quelle erreur ! : Les résultats de l'étude de trafics vont selon les hypothèses et les scénarios de 9 000 à 11 000 PL/j. Ces derniers chiffres n'apparaissent pas dans le dossier.

Le trafic PL va quadrupler par rapport à 2013 et même par rapport au réseau de référence 2030 (2700 PL). Le projet A 31 bis est catastrophique pour la RN 431 en y injectant :

- 4 000 PL interdits dans Metz et
- 2 300 à 4 300 PL par renforcement de l'attractivité du réseau A 31 bis

***Nota : Pourquoi il ne faut pas injecter de poids lourds supplémentaires sur la rocade sud :***

*C'est avant tout une question de sécurité. L'étude d'accidentologie du CEREMA classe la RN 431 comme la section la plus dangereuse, la seule à cumuler un taux d'accident et une densité supérieurs à la moyenne nationale. C'est sur la RN 431 que se situe la proportion d'accidents mortels la plus importante.*

*La Bande d'Arrêt d'Urgence n'est pas assez large (2 mètres - inférieurs à la largeur d'un camion). Le profil en travers est en toit (+2.5% ^ -2.5%) dans les courbes, d'où de nombreuses sorties de chaussée vers Peltre. La force centrifuge n'est pas compensée par un dévers de +5% sur toute la largeur de la chaussée. Un PL qui a un centre de gravité un peu haut ou un chargement mal arrimé glissera vers l'extérieur (voir l'état des glissières). Erreur de conception et contrôle déficient ?*

**Vers l'asphyxie économique?**

Au nord de Thionville, le niveau de service ne risque pas de s'améliorer, tant il est difficile de croire qu'aux heures de pointe, une 2x3 voies avec 101 000 véhicules (dont 12 000 PL) fonctionnera beaucoup mieux qu'une 2x2 voies qui débite aujourd'hui 61 000 véhicules dont 7 900 PL. (voir calcul en annexe)

Le fonctionnement d'A 31 va aussi se dégrader entre Richemont et Hauconcourt (de 18 à 28% de trafics supplémentaires) quelque soit l'effort consenti pour améliorer les échangeurs.

Notons aussi la saturation sur A 33 au sud ouest de Nancy avec, sur une 2x2 voies, de 80 000 à 87 000 véhicules dont 13 ou 14 000 PL ! Des remontées de files récurrentes aux heures de pointe en perspective sur A 31 à Velaine En Haye, Laxou et dans la montée de Champ Le Bœuf...

La situation ne manquera pas de s'améliorer à Thionville, à Metz, de Féy à Toul et au nord de Nancy. Ce n'est pas négligeable, mais le temps de parcours entre Metz et Luxembourg ne sera jamais garanti, ni entre Metz et Epinal par ailleurs. Et, malheureusement, **il faudra apprendre à vivre avec la congestion au nord de la Croix d'Hauconcourt et au sud ouest de Nancy.**

Si la saturation est une perte économique, contrairement aux idées reçues, elle n'affecte pas l'économie d'un territoire. Il existe des autoroutes beaucoup plus congestionnées sur des territoires en meilleure santé économique que la Lorraine, comme l'Alsace (158 000 véhicules/ jour à Strasbourg) ou l'Allemagne dont le réseau autoroutier est constamment saturé (A5 Hambourg-Francfort- Bâle ferait passer A 31 pour une aimable route de campagne). Quand on voit l'implantation de Waves, les agrandissements d'IKEA et Marques Avenue ainsi que les nombreux projets au bord de l'autoroute à Yutz, Terville, Thionville et Kanfen, on peut douter de l'impact négatif des congestions sur l'économie.

Metz, le 27 avril

## ANNEXE

### **Traffic nord > sud par voie de circulation à Kanfen en heure de pointe du soir (hps).**

Le calcul de la pointe découle de la courbe horaire des trafics page 46

Unité : uvp/hps unité de véhicule particulier (1 voiture = 1 uvp et 1 poids lourds = 2 uvp)

2x2 voies 2013 : 1 950 uvp par file

2 x2 voies Référence 2030 hypothèse basse : 2 350 uvp

2x2 voies Référence 2030 hypothèse haute : 2 500 uvp

A 31 bis à péage 2x3 voies hypothèse basse 2030 : 2 200 uvp

A 31 bis non concédée 2x3 voies hypothèse haute 2030 : 2 650 uvp par file

Commentaires :

- La dégradation est considérable en 2030 si on ne fait rien.
- **Quelque soit le scénario, les mauvaises conditions actuelles vont se dégrader**
- Le scénario concédé améliore la situation de référence hypothèse basse mais faiblement (150 uvp).
- Le scénario concession réduite hypothèse haute aggrave la situation de référence. La circulation est totalement dégradée et aléatoire. Une limitation de vitesse à 70 km/h est nécessaire pour écouler un tel flux
- Dans ce scénario pour retrouver une capacité identique à celle d'aujourd'hui, il faut créer une 2x4 voies (2 000 uvp par file)
- La sagesse dicte de concéder ce tronçon
- L'idée d'une exploitation multimodale sur la plateforme autoroutière peut être oubliée dans tous les scénarios. Un nouvel axe de transport collectif performant s'impose ailleurs.
- Le maître d'ouvrage ne manque pas d'audace quand il écrit (page 86) que « les modélisations réalisées à l'horizon 2030 montrent des conditions largement fluidifiées »...
- ...et qu'il cartographie cette section nord comme dense, avec comme commentaire : « les tendances présentées sur la carte se vérifient pour les hypothèses haute et basse de trafic, et ce quelque soit le schéma de financement retenu. ». Visiblement, si l'étude de trafics dit vrai, il y a tromperie sur la marchandise...