

PROJET A31bis – Le projet de passage à 2x3 voies pour l'axe DIEULOUARD – BOUXIERES AUX DAMES est-il indispensable?

Rédacteur : Mr BIRAUD Christophe – Christophe.biraud@gmail.com

Date : 10/06/2015

Version : 1.0

Référence documentaire : Dossier du Maitre d'ouvrage Avril 2015

Préambule : Le projet A31bis consiste à passer à 2x3 voies la majeure partie de l'axe "péage de la Gye jusqu'à la frontière Franco-Luxembourgeoise" et à créer 2 portions de tracé neuf entre l'A30 et l'A31 près de Thionville et entre Toul et Dieulouard.

Bien que la définition du projet soit déjà bien avancée, le projet en est à la phase de concertation, dite de "débat Public". Cette phase après de multiples rendez-vous que ce soit lors de réunions publiques, d'ateliers ou de participation à des forums, amènera les instances de ce projet à statuer sur l'une des 3 solutions à savoir un scénario dit de "concession réduite", un scénario de "concession partielle" ou enfin de "concession étendue".

L'intérêt du citoyen, qui plus est souvent frontalier et utilisateur de l'A31, doit être au cœur même de ce projet et il convient de prendre, comme dans chaque dossier, la bonne décision alliant ainsi la mise à disposition des plus rapides des différentes voies associée à des coûts maîtrisés et impactant le moins possible l'usager et le contribuable. Il convient donc selon moi, de définir au mieux les priorités et les axes d'effort avec un objectif de baisse des coûts pour une livraison dans des délais acceptables.

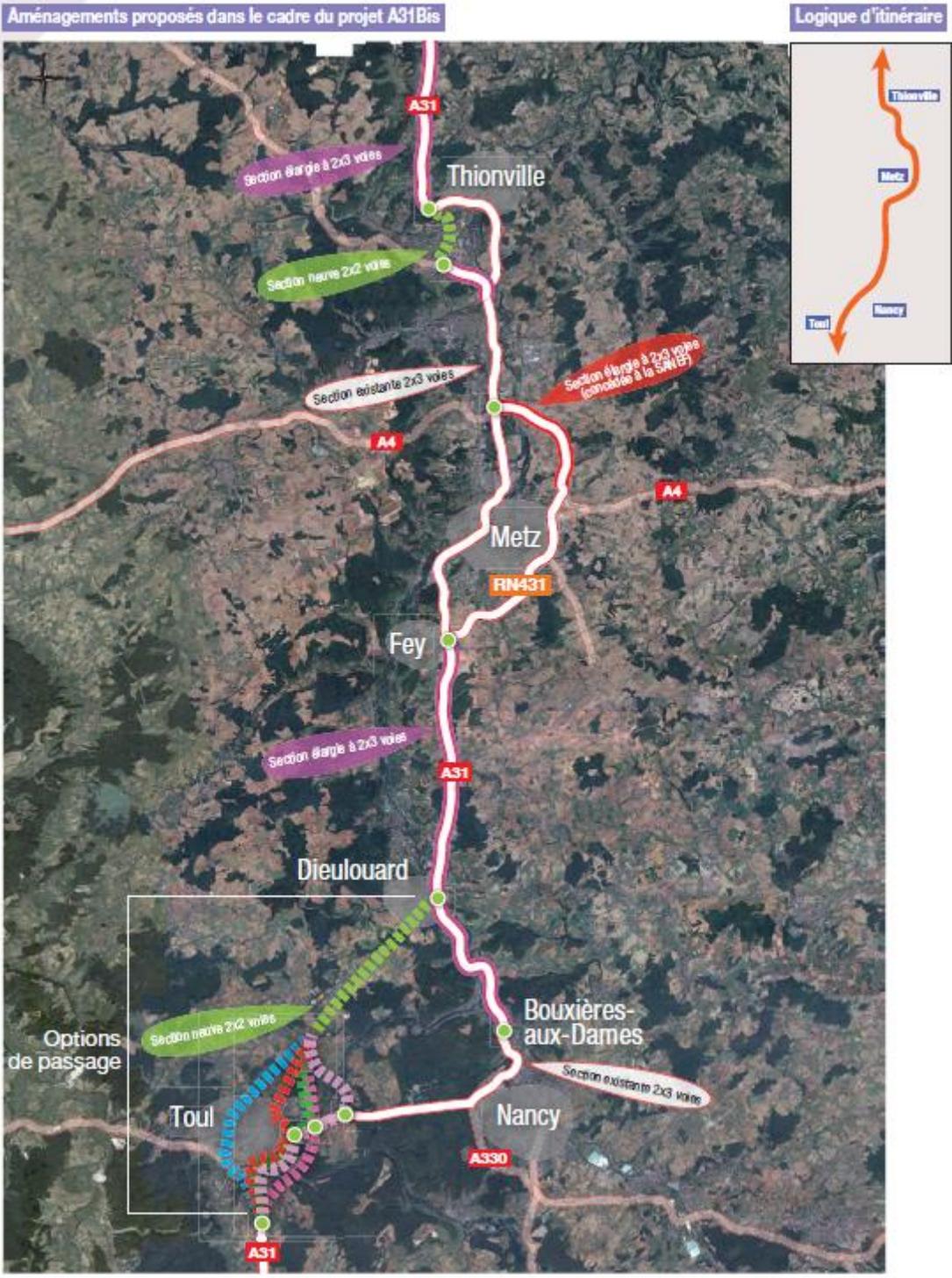
Pour ce, l'étude des différents documents et des graphiques m'interpellent dans le sens où l'un des axes proposés à un passage en 2X3 voies n'est pour ma part pas prioritaire et m'amène ainsi à me poser la question : Le projet de passage à 2x3 voies de l'axe Dieulouard – Bouxieres-aux-Dames est-il indispensable?

Pour étayer mon idée, il suffit d'exploiter les documents proposés dans le DOSSIER DU MAITRE D'OUVRAGE et d'en déduire assez rapidement que la congestion actuelle et future la Zone TRIANGLE DE LA FENSCH – THIONVILLE – LUXEMBOURG est quasi doublement critique comparée à celle de DIEULOUARD – BOUXIERES – NANCY.

Mon étude statistique se portera donc sur une étude des graphiques des pages 48, 49, 41 et 53 à savoir :

- L'évolution du trafic tous véhicules depuis 15 ans
- Les conditions de circulation en 2013
- La carte d'évolution du trafic actuel à 2030
- Conditions de circulation sans projet en 2030

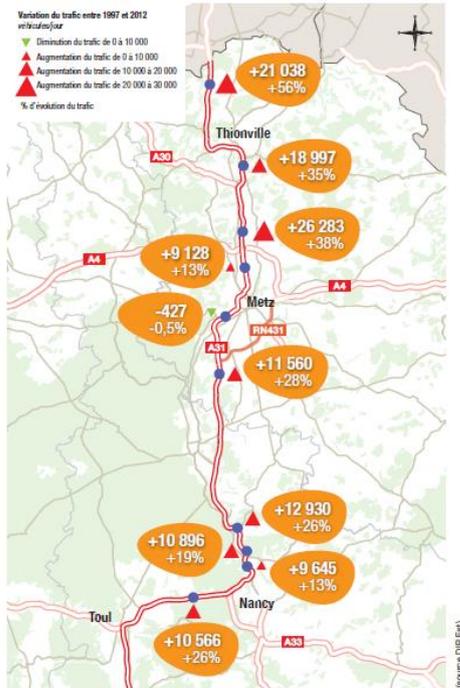
PRESENTATION GENERALE DU PROJET



L'ÉVOLUTION DU TRAFIC TOUS VÉHICULES DEPUIS 15 ANS

Considérant les zones de Thionville et de Nancy en direction de Dieulouard comprenant chacune 3 portions de route (avec leur statistiques), voici un petit comparatif entre ces 2 zones :

L'évolution du trafic tous véhicules depuis 15 ans



EVOLUTION DU TRAFIC TOUS VEHICULES DEPUIS 15 ANS					
		Portion 1	Portion 2	Portion 3	Moyenne
ZONE Thionville	nbre de vhl/jours	21038	18997	26283	22106
	augmentation moyenne en %	56	35	38	43
ZONE Dieulouard - Nancy - Bouxieres	nbre de vhl/jours	12930	9645	10896	11157
	augmentation moyenne en %	26	13	19	19.33333333

Source : Dossier du Maitre d'ouvrage Avril 2015

Différence entre Zone Thionville et Nancy	
Véhicules	Augmentation du traffic
10949	23.66666667
Différence entre Zone Thionville et Nancy en %	
98.13569956	122.4137931

Source : Dossier du Maitre d'ouvrage Avril 2015

Conclusion : Il y a eu sur les 15 dernières années **98% de véhicules en plus sur les zones de Thionville** comparées à celle de Nancy. De même et sur la même période **l'augmentation du trafic aura été supérieure de 122 %** à Thionville comparée à la zone de Nancy.

LES CONDITIONS DE CIRCULATION EN 2013



Considérant les 2 mêmes zones et leurs conditions de circulation respectives de nos jours (étude de 2013) et partant du principe que :

- Conditions de circulation 2013 : fluides = 0 point
- Conditions de circulation 2013 : denses = 1 point
- Conditions de circulation 2013 : dégradées = 2 pts
- Conditions de circulation 2013 : fortement dégradées = 3 pts

	ZONE THIONVILLE	ZONE NANCY
portion 1	2	1
portion 2	3	2
portion 3	2	0
NBRE DE POINTS	7	3
DIFFERENCE en %	133.33	

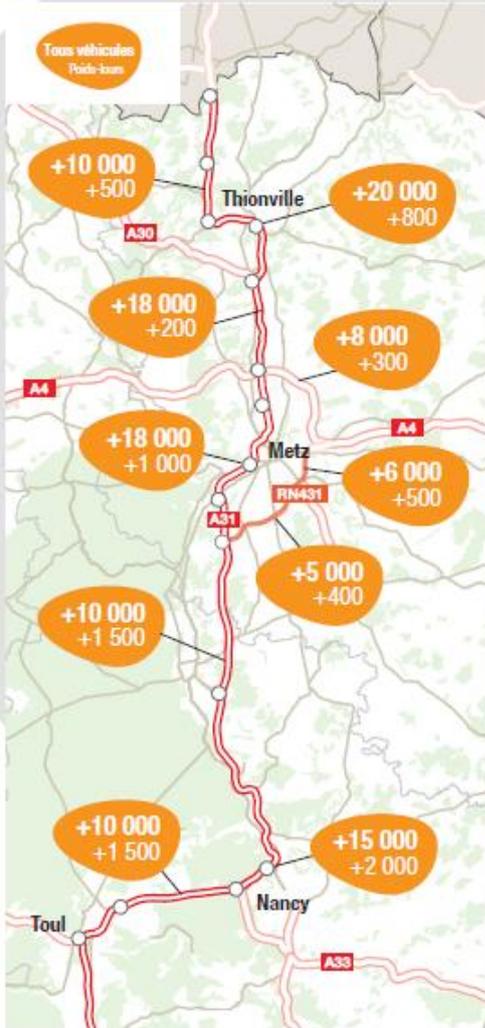
Source : Dossier du Maître d'ouvrage Avril 2015

Conclusion : De nos jours (étude de 2013), la dégradation des conditions de circulation est 133% supérieure dans la zone de Thionville comparée à celle de Nancy.

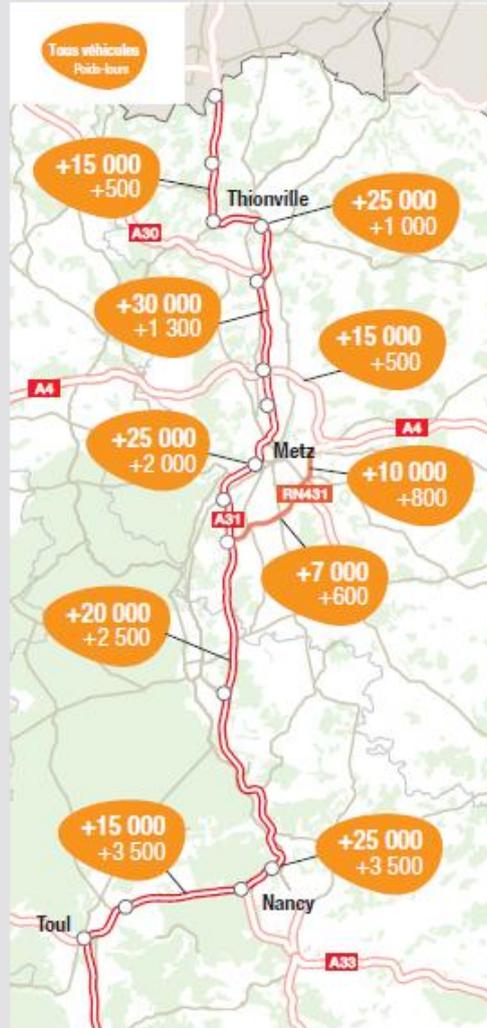
LA CARTE D'ÉVOLUTION DU TRAFIC ACTUEL À 2030

Cartes d'évolution du trafic de la situation actuelle à 2030 (hypothèse basse et hypothèse haute)

Hypothèse basse



Hypothèse haute



EVOLUTION DU TRAFIC ENTRE 2013 ET 2030 PRENANT EN COMPTE LES HYPOTHESES HAUTES ET BASSES					
	portion 1 hyp basse	portion 2 hyp basse	portion 1 hyp haute	portion 2 hyp haute	Moyenne
ZONE Thionville	10000	20000	15000	25000	17500
Zone Nancy	10000	15000	15000	25000	16250

Source : Dossier du Maître d'ouvrage Avril 2015

Différence entre Thionville et Nancy : + 6,15%

Conclusion : L'augmentation du trafic bien que quasi similaire, sera tout de même **supérieure de 6,15 %** dans la zone de Thionville comparée à Nancy

CONCLUSION



Conscient de l'aggravation des conditions de route sans le projet 2030 (vue ci-contre), et prenant en compte la réalisation des contournements de Thionville (par Florange) et de Nancy (par l'axe proposé Toul – Dieulouard), il me semble que le passage à 2*3 voies de l'axe Dieulouard à Bouxières-aux-Dames n'est pas prioritaire, voire superflu comparé à d'autres réalisations comme par exemple dans le secteur de Thionville.

Notre étude démontre globalement que la hausse du trafic et la dégradation de la circulation sont doublement problématique (+ 98% et + 133%) dans la zone de Thionville comparée à celle de Nancy. De plus, et toujours en comparant ces 2 mêmes zones, l'augmentation du trafic sera tout de même supérieure de 6,15 % sur Thionville à l'horizon 2030.

La mise en suspens de la mise à 2*3 voies sur l'axe Dieulouard-Bouxières permettrait ainsi une substantielle économie (15 km, à 4 millions du Km = 60 Millions €) et permettrait ainsi de contribuer à la baisse des coûts donc d'un financement, d'une réalisation et livraison théorique plus rapide.

Enfin pour reprendre les paroles de certains élus lors du débat public à Thionville, pourquoi ne pas remettre en place l'ECOTAXE, pourquoi ne pas demander d'aide à l'EUROPE et enfin toujours dans un objectif de baisse de coûts et d'aménagement du territoire pourquoi ne pas étudier le projet de contournement par les Hauts-Fourneaux et Hayange d'Alain Heyer et

des élus de Florange, car cette solution présenterait plusieurs avantages.