



Transports en Lorraine : des aménagements insuffisants

Le Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) prévoit, entre autres, en Lorraine de mettre l'A 31 à 2X3 voies de Nancy à Richemont et de réaliser le barreau entre Toul et Dieulouard, ainsi que le contournement Ouest de Thionville. L'A 32 serait quant à elle définitivement enterrée par la doctrine du Grenelle de l'environnement, ce qui est complètement stupide. Des aménagements que nous estimons insuffisants. Nous allons expliquer pourquoi. La déception et l'amertume sont grandes.

Pour ce qui est des transports routiers, l'A 31 restera le seul et unique grand axe Nord-Sud de Lorraine. Notre pays devra donc faire avec et composer avec une situation de plus en plus complexe. En effet, contrairement aux tendances françaises, la croissance de la circulation s'est poursuivie en 2009 sur l'A31. Une augmentation comprise entre 0,4 et 1,9 %. La traduction en nombre de véhicules ayant emprunté quotidiennement cet axe en 2009 est éloquente : plus de 55 000 dans le secteur de Toul, 90 000 au Nord de Nancy, 96 000 entre Metz et Thionville, 76 000 au niveau de Thionville et 60 000 à l'approche de la frontière luxembourgeoise ! Les chiffres parlent d'eux même. C'est énorme et cela ne va pas s'améliorer. 2010 s'inscrit déjà dans la même tendance. Ce ne sont pas les quelques efforts disparates et isolés en matière d'intermodalité qui vont en l'état actuel des choses contenir le trafic et soulager durablement cet important axe de passage, privilégié pour les liaisons Nord-Sud de toute l'Europe occidentale. Les gains attendus dans les vingt prochaines années, soit moins de 2 200 poids lourds par jour, sont ainsi sans commune mesure avec les volumes constatés quotidiennement, qui, selon les sections, s'établissent entre 7 500 et 13 460 poids lourds.

Cette situation a timidement amené l'Etat français à retenir l'aménagement de l'A31 parmi les 19 grands projets routiers retenus sur les 60 dossiers présentés. D'ici à 2030, l'A31 sera mise à 2X3 voies entre Bouxières-aux-Dames et Fey, soit une trentaine de kilomètres. L'existence des emprises pourrait permettre un démarrage de ce chantier dans les cinq ans.

Par ailleurs, comme indiqué plus haut, 60 kilomètres de voies nouvelles seront construits. Ces dernières concernent la création du barreau Toul-Dieulouard, afin de soulager l'agglomération nancéienne, ainsi que la réalisation du contournement Ouest de Thionville. Celui-ci semble aujourd'hui acquis, tant la traversée de cette ville qui flirte avec la frontière luxembourgeoise doit être fluidifiée.

Les différents aménagements envisagés par le SNIT sont certes nécessaires, mais largement insuffisants. Ils ne s'inscrivent en effet pas dans une perspective et une véritable politique des transports à long terme. Car dans propositions présentées, l'optimisation de l'A31 reste minimaliste. Il faut au contraire être beaucoup plus ambitieux. Le problème de résolution de la saturation de cet axe dépasse largement le cadre lorrain. Nous pensons, comme nous l'avons déjà exposé ici (voir :

<http://blogerslorrainsengages.unblog.fr/2009/10/02/propositions-de-solutions-pour-des-infrastructures-de-transport-adaptees-en-lorraine/> et <http://blogerslorrainsengages.unblog.fr/2008/10/24/exclusivite-lautre-projet-de-la-32/>), qu'il faut avoir un spectre plus large. Le projet que nous proposons apporte une meilleure solution et à un moindre coût.

Par ailleurs, le SNIT ne prévoit en aucune manière l'aménagement et l'élargissement de l'A 31 entre Thionville et le Luxembourg. Ce qui aussi incroyable que regrettable. Un comble, d'autant plus que le contournement Ouest de Thionville envisagé ramènera des véhicules en plus sur l'A 31 au Nord de l'agglomération lorraine. La création d'une voie supplémentaire dans les deux sens de circulation pourrait être dédiée à des bus, voire à des véhicules pratiquant le covoiturage. De même, il faudrait quand même une fois pour toute supprimer le poste frontière de Zoufftgen (voir : <http://blogerslorrainsengages.unblog.fr/2009/12/22/poste-frontiere-de-zoufftgen-un-anachronisme-qui-dure/>). Alors que nous sommes en pleine Union Européenne, ce dernier crée un goulot d'étranglement fatal au temps de parcours des travailleurs frontaliers. Et pour couronner le tout, ceux-ci devraient être selon les projections statistiques 105 000 à l'horizon 2025 !

En outre, l'absence d'un contournement entre Audun-le-Tiche et l'A 30, alors même qu'une Opération d'Intérêt National est programmée sur le territoire lorrain en face du site d'EschBelval (voir : <http://blogerslorrainsengages.unblog.fr/2010/01/10/en-route-vers-la-nouvelle-cite-du-xxieme-siecle/>) est incompréhensible et illogique, dans la mesure où l'Etat luxembourgeois va de son côté apporter 6 millions d'euros pour ce contournement qui devrait être terminé en 2013 ! C'est vraiment n'importe quoi, de l'amateurisme de la part de personnes qui n'y connaissent définitivement rien !

Le SNIT prévoit en outre quelques aménagements supplémentaires dans les autres modes de transports en Lorraine. Notre province est de manière incontestable une terre multimodale alliant la route, le fer et l'eau. C'est pourquoi la ligne de fret BettenbourgPerpignan, véritable autoroute ferroviaire, va être aménagée pour plus d'efficacité (voir : <http://blogerslorrainsengages.unblog.fr/2009/10/20/lautoroute-ferroviaire-deja-saturee/>). Elle va être densifiée avec à terme dix allers-retours quotidiens contre quatre actuellement. Deux lignes nouvelles devraient par ailleurs renforcer le réseau, à savoir Bettenbourg-Marseille et Bettenbourg-Calais.

Mais nous pouvons aussi déplorer l'absence de toute ouverture par le chemin de fer de la Lorraine vers Lyon et le bassin méditerranéen (voir : <http://blogerslorrainsengages.unblog.fr/2009/02/28/desenclaver-la-lorraine-ferroviaire-vers-le-sud/>). L'offre actuelle, en temps de parcours, reste pourtant très peu attractive.

Par ailleurs, si le SNIT retient la liaison à grand gabarit Saône-Moselle (voir : <http://blogerslorrainsengages.unblog.fr/2009/12/03/le-canal-saone-moselle-doit-se-faire/>) parmi les principaux projets fluviaux de ses trente prochaines années, cette voie étant jugée prioritaire par rapport à une connexion Saône-Rhin défendue avec acharnement par les Alsaciens, il ne prévoit aucun aménagement pour le transport aérien en Lorraine. Ce qui ne va en rien arranger la situation dans laquelle s'est embourbé l'aéroport Metz-Nancy-Lorraine (voir : <http://blogerslorrainsengages.unblog.fr/2010/07/14/quel-avenir-pour-mnl/>).

Enfin, la plate-forme logistique trimodale sur les trois sites que sont Frouard, Metz et Illange n'a pas non plus été retenue (voir : <http://blogerslorrainsengages.unblog.fr/2009/10/25/grand->

[port-lorrain-sur-la-moselle-tout-ou-presque-reste-encore-a-faire/](#)). Si le projet n'est nullement remis en cause, une inscription au SNIT aurait pu lui donner une meilleure visibilité.

Pour conclure cet exposé, nous sommes encore surpris que la question des transports dans toute la Lorraine ne constitue pas pour nos « élus » une source de motivation dans la négociation des compensations aux iniques et odieuses restructurations militaires. Car la problématique des transports et des déplacements est primordiale, en Lorraine plus qu'ailleurs, du fait de notre position transfrontalière et centrale en Europe de l'Ouest. Malheureusement dans ce domaine, on est loin, mais alors vraiment loin d'être performant avec un aéroport qui bat de l'aile, tous les attermoissements autour de la gare TGV, des transports en communs parmi les plus lents en France et une autoroute A 31 complètement congestionnée. Tout ceci manque cruellement d'ambition. Et ce n'est pas les bricolages artisanaux en préparation ici et là qui vont permettre de redresser la situation.

© Groupe BLE Lorraine – Tous droits réservés