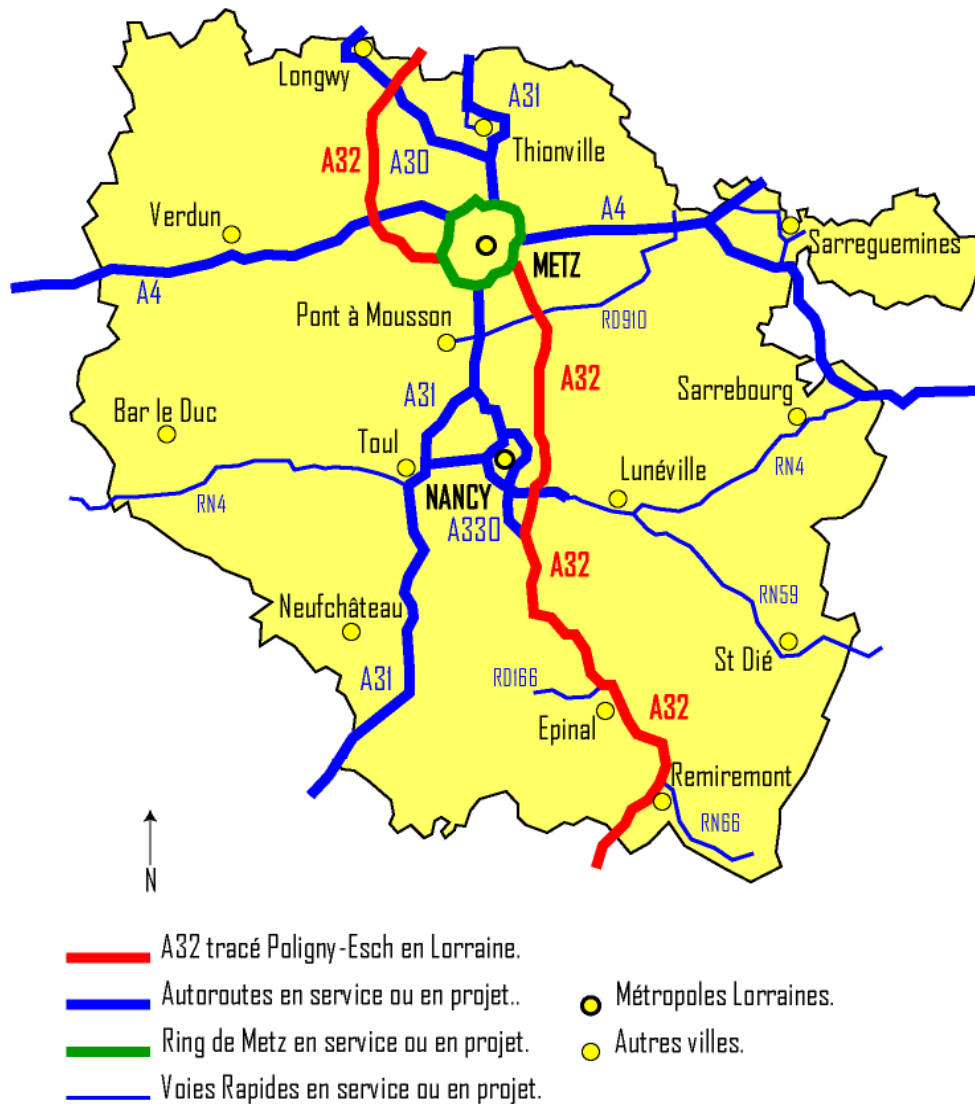


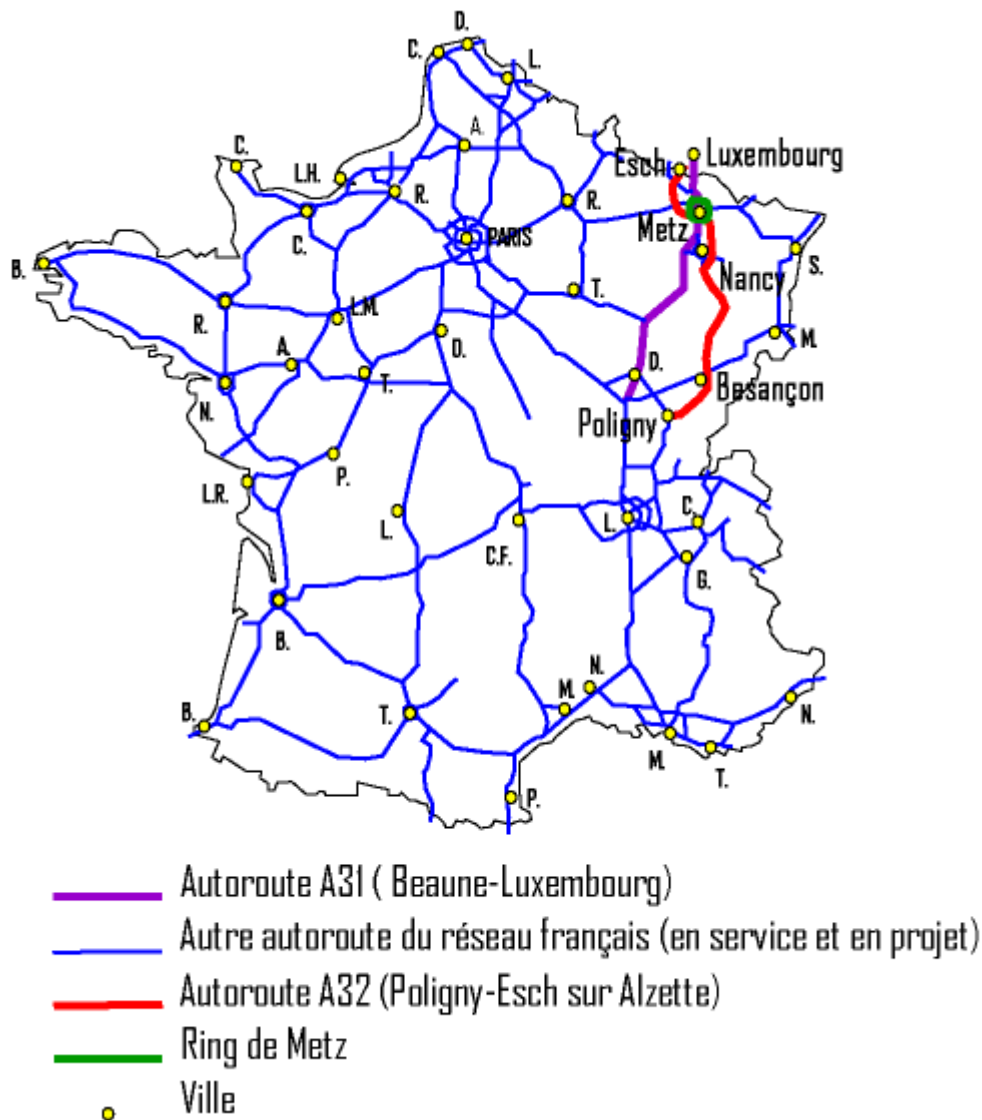
L'autre projet de l'A 32

Après le refus du Républicain Lorrain et de l'Est Républicain de publier ses travaux et sa thèse sur la saturation des grands axes de transports européens en Lorraine en 2005, Pierre Bourlon, Vice-président du Parti Lorrain nous présente ici son projet de tracé alternatif de l'A32 et son système de péage poids lourds calqué sur le modèle allemand, applicable au réseau d'autoroutes et de voies rapides de Lorraine.

L'idée est simple, mais encore fallait-il y penser. Selon, Pierre Bourlon, le projet d'une nouvelle autoroute, l'A32, n'est pas idiot, à condition de réaliser un autre tracé que celui proposé par l'Etat français, qui lui, est véritablement aberrant. Dans son mémoire de Master I intitulé « La Lorraine et la saturation des grands corridors européens, étude prospective à 30 ans », ce jeune Lorrain projetait donc un dédoublement total de l'A31 partant de Beaune jusqu'à Luxembourg, contrairement à la réalisation d'un simple doublon entre Toul et le Grand Duché. Dans la mesure où pour ce dernier, la mise en place d'un véritable itinéraire de délestage serait quasi-impossible. Pour cela, il se basait sur le vieux projet d'autoroute entre la jonction avec l'A39 à Poligny dans le Jura et Besançon. Ainsi ce tronçon franc-comtois constituerait le Sud du tracé de la future A32. Cet axe remonterait ensuite vers Vesoul et desservirait enfin Remiremont, Epinal et Nancy en empruntant le tracé actuel de la nationale 57 déjà à deux fois deux voies. Cette dernière passerait par conséquent aux normes autoroutières. L'aménagement des routes départementales 913 et 955 permettrait à cette autre A32 de relier la cité ducale à Metz, de réaliser un grand contournement Est de Nancy et un véritable périphérique autour de l'agglomération messine par la construction de sa partie Ouest. D'ailleurs, la RD 955 mise à deux fois deux voies entre Metz et le carrefour du Cheval Blanc à Solgne, le tout en interconnexion avec la rocade Sud, sera prochainement inaugurée. Le seul problème réside cependant dans la traversée des côtes de Moselle. Un tel franchissement occasionnerait un impact paysager énorme, à quelques pas du Parc naturel régional de Lorraine. La solution serait donc la réalisation d'un tunnel. Le coût d'un tel ouvrage pourrait être compensé par les économies faites sur la partie Sud du tracé que nous avons décrit, notamment au niveau de la RN 57, déjà de gabarit autoroutier entre Nancy et la cité des images. D'ailleurs Jean Kiffer, le maire d'Amnéville-les-Thermes, préconiserait également cette liaison via un tunnel. Il faudrait par contre construire un nouveau tronçon entre Metz et le Luxembourg ajoute Pierre Bourlon. Celui-ci s'effectuerait par l'Ouest, poursuit l'ancien étudiant. De cette manière, la desserte du Nord Meusien serait facilitée. Cette partie Nord de l'A32 desservirait en outre Longwy via Villerupt avant de rattraper Esch-sur-Alzette et l'A4 luxembourgeoise, conduisant ainsi directement à la capitale du Grand Duché. Un contournement Ouest de Thionville de manière à constituer là aussi un véritable périphérique pourrait enfin s'avérer être un excellent complément.



Pierre Bourlon est de plus affirmatif : cette nouvelle autoroute devra être gratuite pour être vraiment efficace, sauf pour les poids lourds. Ce système, inspiré du modèle allemand serait appliqué à l'ensemble du réseau d'autoroutes et de voies rapides de Lorraine. Bien que pouvant assurer une partie du financement de ce projet, le fait de rendre payante une telle infrastructure, défendu avec obstination et opiniâtreté par l'Etat français résiderait dans le seul intérêt de renflouer les caisses des sociétés d'exploitation bénéficiant de la concession et des entreprises du BTP. Pourtant, en période de crise, une des manières les plus efficaces de relancer la machine fut de mener une véritable politique de grands travaux. C'est d'ailleurs ce qu'entrepris le président américain Roosevelt pour sortir son pays de la crise de 1929 en engageant de vaste chantiers, notamment dans la vallée du Tennessee.



Comme nous l'avons précédemment évoqué, Pierre Bourlon envoya en vain la synthèse de son mémoire à la presse locale. Il n'obtint en outre aucune réponse du maire de Nancy André Rossinot et des Présidents des Conseils Généraux de la Moselle, pourtant fervent défenseur de l'A32, et des Vosges. Le Président du Conseil Régional de Lorraine Jean-Pierre Masseret et le maire d'Epinal se contentèrent d'une réponse polie. Seul l'ancien maire de Metz, Jean-Marie Rausch et le Président du Conseil Général de la Meurthe-et-Moselle, Michel Dinet s'enthousiasmèrent pour son projet. Le dernier affirmant vouloir même s'en servir pour son plan d'aménagement du territoire.

La proposition de Pierre Bourlon nous paraît très intéressante, même s'il n'est pas à exclure d'autres solutions comme la mise à deux fois trois voies de l'A31 ou, à plus long terme, le ferroutage. Toujours est-il que le dossier A32 n'en finit pas de faire couler beaucoup d'encre et de provoquer des débats passionnés. Mais en refusant systématiquement d'être pragmatique, le problème de la saturation de l'A31 et du sillon lorrain en général, ainsi que du caractère accidentogène qui en résulte, attend inexorablement d'être résolu.