DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET AUTOROUTIER A31BIS

DU 15 AVRIL AU 30 SEPTEMBRE 2015

CAHIER D'ACTEUR
N°39
SEPTEMBRE
2015

Le Toulois COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

Communauté de Communes de Hazelle en Haye

Communauté de communes Pays de Colombey et du Sud Toulois

Ce cahier d'acteur est présenté par un collectif d'élus toulois composé notamment de Jean-Pierre Couteau, président de la Communauté de communes de Hazelle-en-Haye, Kristell Juven, présidente de la Communauté de communes du Toulois, Philippe Parmentier, président de la Communauté de communes du Pays de Colombey et du Sud-Toulois, Alde Harmand, maire de Toul et Dominique Potier, député de la 5ème circonscription de Meurthe-et-Moselle.

CAHIER D'ACTEUR

ÉLUS DU TOULOIS

Auteurs du cahier d'acteur n°11, les élus du Toulois s'expriment à nouveau suite à l'expertise complémentaire.

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.

PRÉAMBULE

Le débat public sur le projet A31bis a suscité une large mobilisation chez les élus du Toulois et au sein des associations locales et régionales. Cette mobilisation, notamment manifestée lors de la réunion publique du 2 juin dernier à Toul, s'est concrétisée par un premier cahier d'acteur des élus du Toulois paru en juin 2015 et par une saisine de la CPDP en vue d'une expertise complémentaire sur le dossier du maître d'ouvrage.

Les résultats de cette expertise complémentaire ont été présentés par les experts mandatés par la CPDP lors d'une réunion publique à Nancy le 10 septembre dernier. Ce nouveau cahier d'acteur des élus du Toulois auquel se sont associés les collectifs citoyens a pour objet de présenter leur position actualisée sur le projet A31bis au moment de la clôture du débat public.

VIVE LE DÉBAT PUBLIC !

Le débat organisé par la CPDP entre le 15 avril et le 30 septembre a été une formidable démonstration de la vitalité de la démocratie ! Le respect des différents acteurs et la qualité du dialogue nous ont permis de changer de regard et d'élaborer collectivement de nouvelles solutions.

Nous avons vu ainsi des intuitions citoyennes devenir des hypothèses crédibles et des propositions locales devenir potentiellement des solutions globales à l'échelle du Sud Lorrain.

Ces alternatives permettent aujourd'hui une réflexion élargie sur la mobilité dans l'espace métropolitain, en réinterrogeant les cadres initiaux et en associant, dans un esprit d'alliance, les élus nancéens et départementaux.

Localement, la résistance au projet A31bis s'est transformée en force de proposition pour envisager une solution plus efficiente.

Ainsi, quelques mois de débats fertiles nous ont permis de sortir de trop nombreuses années de malentendus et d'opposition stérile.

LES APPORTS DE L'EXPERTISE COMPLÉMENTAIRE

L'expertise complémentaire a permis de confirmer l'inadéquation du projet de barreau autoroutier à la situation actuelle de l'A31 : la solution du maître d'ouvrage est surdimensionnée à la fois sur le plan capacitaire et en terme de délais de réalisation. Au-delà de son empreinte environnementale, cette solution peu attractive et coûteuse est désormais écartée pour son incapacité à gérer durablement les enjeux de mobilité. La prise en compte de la part des mobilités métropolitaines et de l'accroissement tendanciel du trafic est/ouest change la donne.

En revanche, elle met en évidence **la nécessité de conduire rapidement, à échéance 2025, des travaux d'amélioration de l'actuelle A31** en distinguant :

> Les pénétrantes sur lesquelles est envisagée une mise à niveau globale (technologie, exploitation, environnement, sécurité) sans augmentation de capacité

> La section faisant fonction de rocade de Nancy (segment Nancy-centre/Laxou) pour laquelle est préconisée une mise à 2x3 voies à gabarit réduit sur l'emprise existante.

Les experts suggèrent de conduire simultanément sur un horizon à 10 ans les mesures d'amélioration de l'A31 et un aménagement adéquat entre Dieulouard et Gye.

Enfin, ils proposent la mise en place d'un observatoire du trafic permettant d'anticiper les évolutions à venir.

LA POSITION DES ACTEURS TOULOIS

Un scénario s'efface : celui d'un barreau autoroutier inutile et d'une infrastructure vieillissante abandonnée à ses problèmes fonctionnels et environnementaux.

Un nouveau scénario s'ébauche : celui d'un faisceau de solutions au sein d'un triangle nord, sud et ouest de l'agglomération nancéenne.

Ce nouveau scénario doit associer connaissance fine des flux sur ce nouveau périmètre, alternatives modales et reconfiguration des infrastructures.

À cette étape de clôture du débat public, les acteurs toulois se félicitent que la concertation ait permis d'écarter une solution inadaptée au besoin et invitent le maître d'ouvrage à approfondir désormais la solution d'un aménagement innovant à partir des points d'attention suivants :

Prévision des flux :

La question du juste dimensionnement des équipements suppose avant tout une prévision de trafic la plus juste possible. **La mise en place d'un observatoire du trafic** sur le périmètre métropolitain permettant de distinguer finement les flux nord/sud et est/ouest est un préliminaire indispensable. En tout état de cause, et au vu des contributions apportées sur le site du débat public, l'hypothèse basse du CEREMA retenue par les experts sur les sections A31bis apparait désormais comme la limite haute des prévisions.

Ce postulat s'appuie également sur notre vision de l'évolution des grands équilibres économiques et écologiques de demain.

Un nouveau cadre géographique :

Les échanges lors du débat public ayant permis de faire émerger la question de la distribution du trafic entre l'A31, la N4, l'A330 et notamment les contraintes que pose cette distribution au niveau de l'échangeur origine invitent à **ouvrir le cadre de l'étude en intégrant les fonctions de rocade nancéenne de l'A31 et de l'A330 jusqu'au raccordement avec la N57.**

C'est en effet dans ce cadre renouvelé que doivent être envisagés les augmentations de capacité (mise à 2X3 voies) et/ou un réaménagement de l'échangeur origine et des bretelles d'accès en bordure de Nancy.

Multimodalité :

L'hypothèse des experts quant à une forte réduction des vitesses en abord et contournement de Nancy, via la régulation dynamique du trafic, doit inciter à une **réflexion élargie sur les alternatives routières à la voiture particulière**. A titre d'exemple, l'ouverture en gabarit réduit d'une troisième voie sur le tronçon autoroutier Toul Est-Laxou dédiée à du transport collectif en site propre ou l'aménagement d'aires de co-voiturage à proximité de certains échangeurs.

Aménagement routier :

L'aménagement routier entre Toul-Dieulouard doit se faire sur l'actuel RD 611. Il suppose un niveau d'équipement adapté : **une attention particulière devra être portée aux abords de Dieulouard et de Toul, ainsi qu'aux impacts sur les communes voisines**. Ainsi qu'il a été précisé par les experts, le financement de cet aménagement relève de l'État dans le cadre du projet A31 bis.

Mise aux normes :

Les aménagements prévus de l'A31 sur les pénétrantes, notamment en terme de gestion dynamique et de contrôle des vitesses, doivent être assortis des **mises aux normes environnementales et de sécurité** compatibles avec le statut de l'équipement, notamment au droit de la forêt protégée du Massif de Haye en cours de classement.

UN PROJET RENOUVELÉ À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE ET RÉGIONALE

Dans ces conditions, le projet A31bis s'inscrit dans la logique de développement durable de la COP21. Il devient contributeur à une solution de mobilité globale au sein de l'espace métropolitain et sud lorrain.

Cette solution doit encore être renforcée par la coordination à cette échelle des autorités organisatrices des transports, visant à développer la multimodalité de l'offre.

La recherche d'une harmonisation fiscale et tarifaire avec les pays frontaliers doit être privilégiée afin de réguler les flux de transport internationaux, augmenter le report modal et minimiser les impacts du trafic de transit sur l'A31 lorraine.

L'ambition commune portée par les acteurs politiques du territoire doit nous permettre d'envisager une mobilisation optimale des crédits, tels qu'ils ont été priorisés dans le cadre de la Commission Mobilité 21 en 2013.

Contact : Permanence parlementaire de Dominique Potier, 27, avenue du Maréchal Foch 54200 TOUL
Tél : 03 83 64 09 99