

Nancy, le **25 SEP, 2015**

**Monsieur Michel MORIN**  
**Président**  
**COMMISSION PARTICULIERE**  
**DU DEBAT PUBLIC**  
**9 ter, rue Pasteur**  
**57000 METZ**

Monsieur le Président,

L'autoroute A31 constitue un maillon essentiel pour le transport de voyageurs et de marchandises le long du Sillon Lorrain. Pour améliorer les conditions de circulation devenues difficiles sur cet axe, l'Etat a validé l'inscription du projet d'aménagement de l'A31 bis dans la liste des projets prioritaires à engager à l'horizon 2030. Compte tenu de son montant, un débat public mené par la Commission Nationale du Débat Public a été initié le 15 avril de cette année.

Attaché à ce projet qu'il juge vital pour le développement de la Région Lorraine et de son bassin de vie, le Grand Nancy a délibéré en ce sens et s'est associé à l'ensemble des collectivités du Sillon Lorrain pour porter un message commun au travers d'une motion (Conseil de Communauté du 22 Mai 2015) et d'un cahier d'acteurs.

Cependant, compte tenu de certaines observations formulées notamment sur les aménagements envisagés dans la partie située au Sud de Dieulouard, la Commission Nationale a demandé une prolongation de la concertation, accompagnée d'une expertise complémentaire.

A la lumière de ces éléments et du débat public, je tiens à réaffirmer mon attachement à la poursuite et à la concrétisation rapide de ce projet. Cependant les conclusions de l'expertise complémentaire, qui apportent un nouvel éclairage sur ce dossier, suscitent de nouvelles questions auxquelles il est essentiel que l'Etat, maître d'ouvrage du projet, réponde.

Sans minimiser les impacts et les conséquences des aménagements proposés, qui devront être traités à la hauteur des exigences techniques et environnementales, il convient de rappeler que ce projet nécessite un regard à une échelle bien plus large que le seul territoire du Sud Meurthe-et-Moselle.

En effet, ce projet d'infrastructures pose d'une part la question du transit international du corridor européen C2 qui passe en Nord-Sud par la Lorraine en direction du couloir rhodanien, et d'autre part, celle du développement économique de la Lorraine dans la future grande Région Alsace – Champagne-Ardenne – Lorraine. L'aménagement de cet itinéraire A31 bis ne saurait être encore retardé au profit d'autres itinéraires Nord-Sud comme celui de l'A26/A5 en Champagne-Ardenne, ou celui de l'A35 en Alsace doublé par celui de l'autoroute allemande de la vallée du Rhin.

Dans une approche globale, ce raisonnement sur les infrastructures routières peut également se tenir sur l'incomplétude des infrastructures navigables et ferrées qui relie le Nord Lorrain et l'Agglomération de Nancy au Sud vers la Méditerranée. Le projet A31 bis doit ainsi s'inscrire dans une approche multimodale du transport de personnes et de marchandises. L'Etat doit pouvoir apporter des réponses sur sa vision globale des mobilités à cette échelle pour que le projet A31 bis y trouve toute sa justification.

Il convient également de rappeler que l'actuelle A31, au-delà de ses fonctions nationales et internationales, joue également un rôle important au niveau régional et local. Aujourd'hui, sur certaines sections, 75 % d'usagers locaux utilisent quotidiennement cette autoroute dans des conditions de confort et de sécurité qu'il est impératif de mettre à niveau.

Le projet présenté par l'État au débat public est le fruit de tout un historique du dossier A31-A32. Il présente un certain équilibre entre toutes les problématiques, et surtout, une continuité autoroutière Nord-Sud du péage de Gye au Luxembourg à 2X2 voies minimum (avec un Contournement Ouest de Thionville et un barreau Toul-Dieulouard) et le traitement des problèmes régionaux de circulation par la mise à 2X3 voies des sections de l'A31 actuelle qui le nécessitent. Il traite également des mises aux normes environnementales, qui sont une nécessité pour les riverains.

Cependant, et à la lumière de l'expertise commanditée par la Commission Nationale du Débat Public et qui conclut à la nécessité d'approfondir certains éléments, je suis aujourd'hui amené à formuler des remarques complémentaires :

- La préconisation de phasage du barreau Toul-Dieulouard avec une première étape à 2 voies est-il réellement compatible avec la continuité de l'itinéraire autoroutier recherché sur l'A31 bis de Gye au Luxembourg ? Quel en serait le statut exact ? Autoroutier ? A minima une voie express interdisant de fait la circulation locale qui devra être rétablie ? Cette clarification du statut de cette voie n'est pas sans conséquence sur la nature des aménagements. En effet s'il s'agit d'une voie de type autoroutier ou express, anticipant une mise à 2X2 voies ultérieure, son profil routier ne nécessitera-t-il pas une mise à 2X1 voie avec séparateur central, l'anticipation de l'acquisition des emprises et de la réalisation des passages supérieurs à 2X2 voies, à l'instar de la déviation de la RN4 à Saint-Dizier, et donc à un coût très proche d'une 2X2 voies, avec le même impact sur l'environnement ? La question des conditions d'exploitation et de sécurité devra également être traitée par les services de l'Etat, car sur une route à 2X1 voie, ces dernières ne manquent pas de poser d'importantes difficultés.

Par ailleurs, cette préconisation, qui ne pourra donner lieu selon les experts à une concession, exige en tout état de cause un chiffrage précis pour pouvoir être comparée avec le modèle concessif à 2X2 voies initialement proposé par l'Etat dans tous ses scénarii. Le modèle concessif à 2X2 voies doit ainsi être expertisé en profondeur pour ne pas se retrouver dans une situation où la contribution publique demandée soit au final plus élevée que celle attendue pour une concession jugée fragile par les experts.

La question du financement public, et donc de la part entre contribuables et usagers, reste donc, à ce stade, entièrement posée.

- Par extension, ce phasage, qui laisserait une part importante du trafic sur l'actuelle A31 à Nancy, rouvre le débat de sa capacité à l'absorber, d'autant que le réseau autoroutier de Nancy (A31, A33, A330) supporte déjà le trafic Est-Ouest en croissance (itinéraire Paris-Strasbourg par la RN4).

Je demande donc la réouverture des études portant d'une part, sur tout le réseau autoroutier de l'agglomération, et d'autre part, sur l'adaptation de tous les échangeurs des autoroutes A31, A33 et A 330 que le projet A31 bis ne prenait pas en compte.

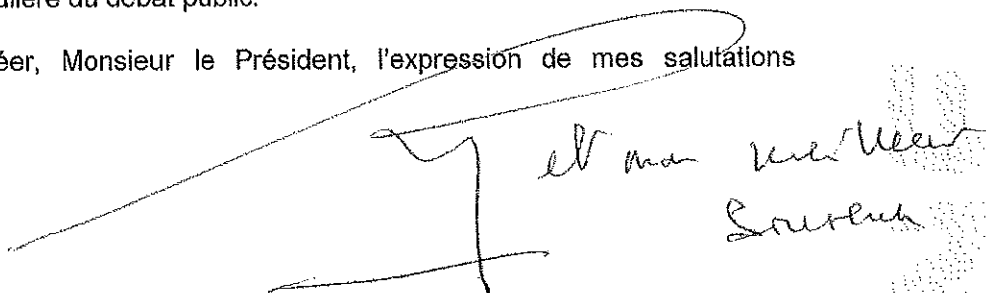
- Si la gestion dynamique de la circulation est de nature à apporter des améliorations (limitation – régulation des vitesses pour le bruit et la pollution de l'air), il convient que l'Etat approfondisse et modélise l'impact de la régulation des bretelles d'accès à l'autoroute sur des voies urbaines. Celles-ci connaissent parfois d'ores et déjà des situations de saturations à l'intérieur de l'agglomération.

Quelle que soit la solution finalement retenue par l'Etat pour le barreau Toul-Dieulouard, je considère qu'il ne sera pas possible de s'affranchir de l'amélioration de l'A31 actuelle (2X3 voies, mise aux normes environnementales, bruit et pollution,...).

Enfin, et plus globalement, la question de son financement et des différents modèles économiques envisagés doit être approfondie en envisageant l'ensemble des solutions, telle la recherche de financements européens ou une évolution de l'écotaxe.

Je tenais à vous remercier pour la qualité d'animation et d'écoute qui a pu être celle de la Commission particulière du débat public.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.



et ma confiance  
Saurin