

# DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET AUTOROUTIER A31BIS

DU 15 AVRIL AU 13 JUILLET 2015

CAHIER D'ACTEUR  
N°11 JUIN 2015



## CAHIER D'ACTEUR ÉLUS DU TOULOIS

*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.*



Regroupés autour de Kristell JUVEN, Présidente de la **Communauté de Communes du Toulinois**, de Jean-Pierre COUTEAU, Président de la **Communauté de Communes de Hazelle en Haye** et d'Emmanuel PAYEUR, coordinateur du **collectif des élus mobilisés sur le projet A31 bis**, les élus toulinois, sur la base des éléments communiqués dans le dossier du maître d'ouvrage, ont été invités à s'exprimer sur le projet et ont arrêté une position unanime. Au-delà des deux intercommunalités comprenant les communes directement impactées par le barreau, la **Communauté de Communes du Pays de Colombey Sud Toulinois** s'associe à cette position commune.

A l'occasion du débat public organisé par la CNDP portant sur l'opportunité du projet d'autoroute A31 bis, les élus toulinois se sont concertés pour faire émerger une position commune sur le projet.

Dominique POTIER, député de la 5<sup>ème</sup> circonscription de Meurthe-et-Moselle a été à l'initiative d'une rencontre avec les représentants de la DREAL et des élus locaux en amont du débat public, pour mesurer les éléments clés du dossier. Il a participé aux débats réunissant les élus locaux le 22 mai 2015.

La réunion publique organisée par la CNDP à Toul le 2 juin 2015 a été l'occasion pour les représentants des élus locaux de faire part de la position commune des élus Toulinois, cette position est résumée ci-après.



## PROJET AUTOROUTIER A31BIS

### A 31 BIS : LA COPIE EST À REVOIR !

#### LES CONSTATS

##### Un trafic saturé à l'avenir :

##### oui mais prend-on en compte toutes les évolutions ?

L'A31 présente un trafic chargé, essentiellement aux heures de pointe, amené à augmenter dans les années à venir. On observe également un phénomène d'engorgement du trafic au croisement de l'A330 et de l'A31. Cependant, l'analyse du maître d'ouvrage est tendancielle et ne prend pas suffisamment en compte, à notre sens, l'évolution des politiques en matière de transport dans les années à venir (effort de massification fer et fluvial, transports en commun dans un contexte d'optimisation des AOT à l'échelle de la région « ACAL », de la multipole Sud 54) et des pratiques individuelles (covoiturage, adaptation à l'évolution du prix du pétrole, notamment).

Pour autant, la mise en œuvre de solutions concrètes est souhaitée.

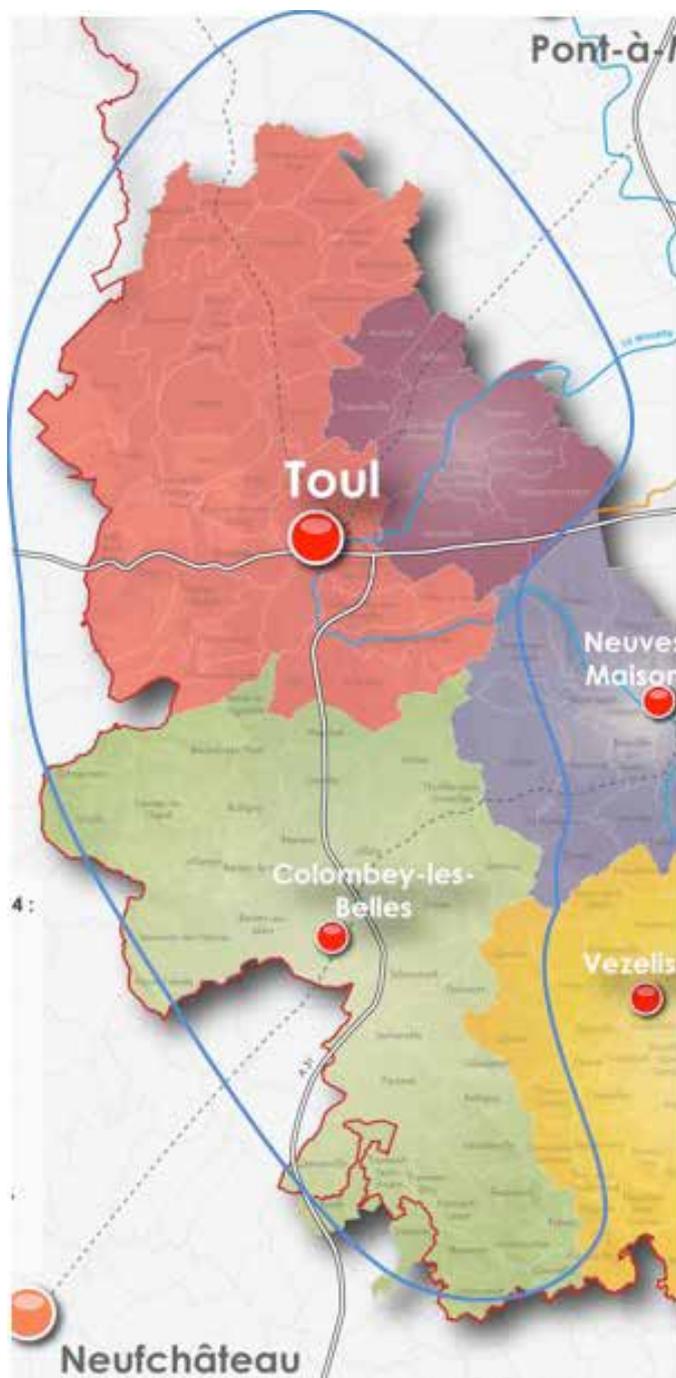
##### Un projet d'un autre âge

A l'heure de la COP 21, de la mise en œuvre des lois Grenelle, de la prise en charge de manière particulièrement prégnante par les collectivités du Toulinois de la problématique environnementale (énergie, gestion des déchets, transports en commun, etc.), le projet A31bis semble issu d'un autre âge, celui de la ressource illimitée qu'elle soit énergétique ou financière. Particulièrement dans notre secteur, la construction d'un barreau autoroutier apparaît désormais comme une aberration. Dans le même temps, le projet d'interconnexion à grand gabarit entre la Saône et le Rhin n'a pas été retenu comme prioritaire, ce que nous regrettons.

##### Un déficit d'informations

La proposition de création du barreau Toul / Dieulouard présentée par le maître d'ouvrage souffre d'un déficit d'informations :

- le coût du barreau comme celui des autres tronçons n'est pas précisé,





- aucune alternative n'a été proposée et chiffrée : mise à 2x3 voies entre Nancy et Toul trop vite abandonnée, aménagement de la RD 611, ..., tout comme les solutions financières alternatives à la concession, notamment la réutilisation des portiques initialement prévus pour l'écotaxe,
- le projet présenté par le maître d'ouvrage semble impliquer de lourdes contraintes techniques aux impacts conséquents (et inacceptables), y compris sur les infrastructures existantes, sans que l'on en connaisse le détail.

### Financement : la double peine !

La mise en concession apparaît dans le dossier du maître d'ouvrage comme une fatalité. Comment affirmer le choix d'un barreau autoroutier concédé à l'heure où les entreprises et les ménages optimisent chaque jour leur budget ? La concession impose une double peine financière pour l'utilisateur :

- au péage à chacun de ses déplacements,
- via son impôt pour l'apport d'une subvention d'équilibre allant jusqu'à 1 milliard d'euros dans l'hypothèse de concession réduite, soit entre 70 et 90% du coût total du projet !

### Cette double peine est d'autant plus inacceptable que :

- **Rien ne prouve que le trafic se reportera effectivement sur le barreau** prévu, que ce soit au niveau des poids lourds ou des voitures. Là encore le rapport du maître d'ouvrage n'est absolument pas précis.  
Or, les trafics sur la N4 ou la D674 montrent à quel point les véhicules, et particulièrement les poids lourds, ne sont pas enclins à prendre un tronçon autoroutier payant, quand une alternative non payante existe en proximité... quand bien même ils y gagneraient quelques minutes !  
Les Toulousains risquent donc de payer deux fois une infrastructure qui n'apportera pas de réelle solution à l'encombrement du trafic entre Toul et Nancy.
- **Les impacts sur le cadre de vie, les riverains, les paysages, le patrimoine architectural historique, les terres agricoles sont considérables.**
- **Les alternatives moins onéreuses sont possibles mais ne sont pas suffisamment étudiées.**

## LES PROPOSITIONS

Par conséquent, au regard du coût élevé du projet A31 bis, du modèle économique et écologique qui va devoir réinterroger les modes de transports, les élus du Toulousain :

- proposent que l'enveloppe dédiée au projet A 31 bis puisse être mobilisée prioritairement pour envisager les aménagements sur l'infrastructure existante, des solutions routières alternatives et des reports modaux vers le fer et le fluvial. Il ne s'agit pas de priver l'A31 des investissements nécessaires à la sécurisation et la fluidité du trafic mais de mobiliser ces fonds pour **organiser de manière plus vertueuse les déplacements sur le sillon lorrain.**
- demandent un **moratoire et une contre-expertise indépendante** pour explorer des pistes alternatives au « tout routier » qui devra comporter :
  - Le chiffrage par tronçon du projet A31 bis pour mesurer le rapport bénéfice/coût de chaque segment de travaux prévus,
  - L'étude complète de la faisabilité et du coût de l'élargissement de l'A31 actuelle en alternative au barreau Gye-Dieulouard et de l'aménagement raisonné de la D611,
  - L'étude du potentiel report des poids lourds et voitures sur un barreau concédé,
  - L'étude de solutions financières alternatives, notamment d'une fiscalité poids lourds à l'échelle de la future région ACAL (Alsace, Champagne-Ardenne, Lorraine).

## PROJET AUTOROUTIER A31BIS

*Ce débat est une chance pour notre territoire et pour la Lorraine, c'est l'opportunité donnée à chacun de s'informer, de discerner et de s'exprimer sur un projet qui met en lumière les enjeux majeurs de notre modèle de développement. C'est l'occasion d'une réflexion collective sur les voies de transition à inventer et je me félicite de l'intérêt des habitants du Toulinois et de la mobilisation de leurs élus.*

*Notre responsabilité vis-à-vis des risques climatiques et environnementaux, le niveau de la dépense publique potentiellement engagée, les impacts sur les populations en termes de cadre de vie et de santé sur l'ensemble du tracé nous invitent à une analyse approfondie. Il apparaît aujourd'hui que trois points n'ont pas été abordés de façon suffisamment précise dans l'étude du maître d'ouvrage.*

*Il s'agit :*

- *Des effets sur le trafic international traversant la Lorraine d'une harmonisation tarifaire et fiscale à l'échelle européenne, et notamment avec les pays frontaliers,*
- *Du potentiel de report modal en transport marchandises et voyageurs et d'amélioration des conditions de circulation, offert par un faisceau de solutions innovantes qui peuvent être développées à budget et calendrier équivalents sur le sillon lorrain et ses pôles métropolitains,*
- *De l'exploration de toutes les solutions techniques permettant l'élargissement de l'A31 sur son tracé actuel.*

*Sans méconnaître les contraintes d'usages d'une autoroute aujourd'hui saturée et accidentogène qui suppose un projet ambitieux en terme de mobilité globale, la convergence de ces trois axes vise à construire une approche du « moindre impact » en terme de dette publique, d'émission de gaz à effet de serre, d'érosion de la biodiversité et de santé publique.*

*C'est la raison pour laquelle, en concertation avec les élus du territoire, j'ai saisi le 6 juin dernier la Commission Particulière du Débat Public en demandant la mise en place d'une contre-expertise indépendante. L'objectif est de pouvoir examiner collectivement toutes les alternatives et ce faisant, de créer les conditions d'une appréciation sereine de l'opportunité du projet A31bis. C'est la condition de l'efficacité du débat démocratique et de la transparence de la décision publique.*

**Dominique Potier,**  
Député de Meurthe et Moselle



**Présidente : Kristell JUVEN | 34 communes | 38 000 habitants**  
Avenue du 15<sup>ème</sup> Génie 54200 Ecrouves | [contact@cctoulois.com](mailto:contact@cctoulois.com) | [www.cctoulois.com](http://www.cctoulois.com)



**Président : J-Pierre COUTEAU | 9 communes | 8 000 habitants**  
2, rue Neuve 54200 VILLEY-SAINT-ETIENNE | [contact@hazelle-en-haye.fr](mailto:contact@hazelle-en-haye.fr) | [www.hazelle-en-haye.fr](http://www.hazelle-en-haye.fr)



**Président : Philippe PARMENTIER | 39 communes | 11 500 habitants**  
6 impasse Colombe BP 12 54170 Colombey-les-Belles | [contact@pays-colombey-sudtoulois.fr](mailto:contact@pays-colombey-sudtoulois.fr)  
[www.pays-colombey-sudtoulois.fr](http://www.pays-colombey-sudtoulois.fr)