



EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Séance du 30 juin 2015

Le Conseil Municipal de la Ville de Toul, régulièrement convoqué, s'est réuni au lieu ordinaire de ses séances, sous la Présidence de **Monsieur Alde HARMAND, Maire.**

Etaient présents :

M. HARMAND, Mme LE PIOUFF, M. HEYOB, Mme BRETENOUX, M. HOWALD, Mme LALEVEE, MM. BOCANEGRA, BOURGEOIS, DE SANTIS, Mme VIOT, M. VERGEOT, Mme MASSENET-OZDEMIR, M. GAUVIN, Mme GAY, M. ADRAYNI, Mme ERDEM, M. PERNIN, Mme GUEGUEN, M. ANSTETT, Mme CAMUS, M. SCHILLING, Mme EZAROIL, MM. LUCOT, MATTEUDI, Mmes LAGARDE, M. MANGEOT, Mme CARRIER, ANDRE, M. VIGNERON.

Procurations de :

Mme ASSFELD-LAMAZE à Mme CAMUS
Mme ALLOUCHI-GHAZZALE à Mme GAY
M. BAUER à M. MANGEOT
M. STEINBACH à Mme LAGARDE

Présents : 29 Votants : 33

M. ADRAYNI est élu secrétaire.

DATE DE CONVOCATION : 24 juin 2015

DATE D’AFFICHAGE : 25 juin 2015

N°2015/30.06/097

OBJET : DEBAT PUBLIC A31 BIS : MOTION.

A l'occasion du débat public organisé par la CNDP portant sur l'opportunité du projet d'autoroute A31 bis, les élus Toullois se sont concertés pour faire émerger une position commune sur le projet, regroupés autour de Kristell JUVEN, Présidente de la Communauté de Communes du Toullois, 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. La Communauté de Communes du Pays de Colombey Sud Toullois et Dominique POTIER, député de la 5^{ème} circonscription de Meurthe-et-Moselle, s'associent à cette position commune.

Les membres du Conseil municipal de la Ville de Toul souhaitent marquer officiellement leur attachement à cette position commune, par la proposition d'une motion.

Attendu que :

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 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 ;

.../...

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 ;

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.

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 Toulinois 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.

Le Conseil municipal, à l'unanimité, propose :

- Au regard du coût élevé du projet A31 bis, du modèle économique et écologique qui va devoir réinterroger les modes de transports, 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 ;**
- Un **moratoire et une contre-expertise indépendante** pour explorer des pistes alternatives au « tout routier » qui devra comporter :
 - Le chiffrage par tronçon du projet A31bis 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.



Ainsi délibéré en séance les jours, mois et an sus-dits.
POUR EXTRAIT CONFORME
LE MAIRE DE TOUL
 Aide HARMAND

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

054-215405283-20150630-211-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 02/07/2015
 Publication : 03/07/2015

Pour l'"autorité Compétente"
 par délégation

