

**Monsieur Michel MORIN**  
**Président de la CPDP A31bis**

**9 ter, rue Pasteur**  
**57000 METZ**

Objet : Demande de contre-expertises indépendantes

Monsieur le Président,

Avec la question n°81 posée sur l'espace d'expression du Débat Public A31bis, nous avons attiré votre attention sur l'absence d'études objectives et indépendantes mises à la disposition des participants pour débattre de la pertinence du barreau autoroutier Gye-Dieulouard que veut imposer le Maître d'Ouvrage (MO).

Son dossier est quasi-exclusivement soutenu par des études émanant du CEREMA, établissement public à caractère administratif (EPA) placé sous sa tutelle. Le CEREMA est issu du regroupement de plusieurs entités dont les CETE. Celui de l'Est était à l'origine du dossier technique justifiant l'A32 et le barreau Gye-Dieulouard.

Le Maître d'Ouvrage justifie son projet de barreau autoroutier neuf Gye-Dieulouard par :

- L'impossibilité de mettre à 2x3 voies l'A31 entre Toul-Nancy-Dieulouard

Une étude de la DRE (2004) sur l'élargissement de l'A31 **contredit** les assertions du MO. La connaissance du terrain, les emprises existantes et la technologie utilisable (autoroutes alpines, tunnel Lyon-Turin, etc..) permettent aussi de **contester** cette impossibilité.

La décision d'écarter la mise à 2x3 voies de ces sections verrouille le débat. Le MO promeut uniquement le barreau même s'il reconnaît que la circulation sera à peine fluidifiée autour de Nancy. Pourquoi encourager une solution chère et destructrice qui ne remplit pas les objectifs annoncés ?

La mise à 2x3 voies des A31/A33 autour de Nancy et la refonte des échangeurs de Laxou et de Brabois pourrait être une solution innovante à mettre au débat public.

Il est donc indispensable de **lever le doute sur l'élargissement** afin d'étudier les conséquences d'une mise à 2x3 voies sur une amélioration pérenne des déplacements autour de Nancy.

- Un trafic estimé de 15 000 à 20 000 véhicules/jour entre Gye et Dieulouard

Le débat public ne peut se contenter des affirmations jamais étayées du Maître d'Ouvrage. Elles seraient basées sur les résultats d'un modèle pseudo-mathématique qui joue sur les coefficients pour coller approximativement au passé et tenter de prédire l'« avenir ».

Comme pour la météo, le modèle va très vite diverger et les prévisions ne seront que des conjectures sans valeur.

L'étude des flux qui pourraient alimenter le barreau montre que les chiffres du MO sont **surévalués**. Ils permettent de rendre « acceptable » les montants estimés des péages et des subventions d'équilibre.

La Cour des Comptes a dénoncé à de nombreuses reprises les pratiques des MO qui gonflent systématiquement les prévisions de trafic que ce soit sur les axes autoroutiers, les LGV et les aéroports soumis à débat ou enquête publique.

De ces chiffres dépendent l'équilibre économique du projet et la capacité à fluidifier l'axe Toul-Nancy-Dieulouard. Il est donc indispensable d'éclairer le débat public avec **des informations indépendantes et objectives**.

Les textes règlementaires qui régissent le débat public prévoient la possibilité de demander des contre-expertises afin d'enrichir la réflexion des parties prenantes. Cela a été formalisé par une des propositions adoptée lors de la séance du 4 mars 2015 de la CNDP : « *Développer les contre-expertises indépendantes. Pour se forger une opinion, les citoyens doivent avoir accès à des expertises différentes de celles des maîtres d'ouvrage ou des porteurs de projets* ».

C'est pourquoi, nous vous demandons de bien vouloir diligenter des contre-expertises indépendantes sur les thèmes exposés précédemment.

Dans l'attente de votre réponse, veuillez agréer, Monsieur le président, l'expression de notre sincère considération.

Pour les signataires,  
Bertrand DELECOURT



Signataires :

Mr Bertrand DELECOURT 312, rue des vignes Noël – 54200 Chaudeney sur Moselle

Mr David DURON 142, rue du Sonforé – 54200 Chaudeney sur Moselle

Mr Eric WALTHER 18, rue de Liverdun – 54200 Villey Saint Etienne