



Motion sur l'A31 bis

A la veille de la clôture du débat public sur le projet A31 bis, les élus et les associations de citoyens du bassin toulouais et du plateau de Haye ont largement participé au débat, posé des questions, déposé des propositions dans une double optique :

- fluidifier le trafic sur l'A31 et au droit de Nancy,
- préserver l'environnement naturel et humain de notre territoire et de ses habitants.

Considérant le projet du maître d'ouvrage A 31 bis, et au vu de la contre-expertise ;

1- Nous refusons le barreau autoroutier Gye-Toul-Dieulouard

- trop destructeur d'espaces agricoles sur le plateau de Haye et d'espaces naturels dans les Vallées du Terrouin et de la Moselle ;
- très cher puisque évalué à au moins 500 millions d'euros, sans prendre en compte les problèmes liés à l'eau et les compensations environnementales dans un secteur jugé remarquable pour la faune et flore ;
- et surtout peu efficace dans la mesure où le trafic majeur provenant de l'Est (N4) et du Sud-Est (A33-A330) n'est pas pris en compte.

Un éventuel barreau, au Nord-Ouest de Nancy, ne capterait qu'une petite partie du trafic Nord-Sud dans l'hypothèse peu probable d'un itinéraire gratuit c'est-à-dire financé par l'Etat. Le projet d'un barreau à péage que les experts considèrent « surdimensionné » serait inopérant et en fort déséquilibre financier, d'où la nécessité d'une subvention d'équilibre...

2- Nous Proposons un faisceau de solutions

- un observatoire, indépendant, des flux nécessaire avant tout projet ;
- des mesures rapides, préconisées par les experts au droit de l'agglomération ;
- l'étude d'une mise aux normes environnementales exemplaire dans la traversée de la forêt de Haye avec la possibilité d'une 3^{ème} voie dédiée au transport collectif (autocar-covoiturage) depuis Toul-Est jusqu'à la sortie de Brabois, voire de Ludres, assortie de mesures d'accompagnement (limitation de vitesse, interdiction de dépassement pour les poids lourds). Cette solution aurait l'avantage de fluidifier le trafic sur l'A31 et l'A33 et de limiter les nuisances pour les riverains ;
- la prise en compte incontournable du transit de fret européen qui nécessite une part plus importante de report modal (ferroviaire, fluvial) et une harmonisation fiscale et réglementaire en Europe (vignette-écotaxe).

A l'heure du développement durable et de la COP 21, nous souhaitons préserver les espaces naturels de nos territoires, la santé et la qualité de vie de nos concitoyens.

Aingeray
André Fontaine



Avrainville
Charles Bilot



Fontenoy-sur-Moselle
André Magnier



Francheville
Bernard Drouin



Gondreville
Raphaël Arnould



Jaillon
Régis Mathieu



Sexey-les-bois
Xavier Richard



Velaine-en-Haye
Philippe Morenvillier



Villey-Saint-Etienne
Jean-Pierre Couteau

