

SESSION DU 22 JUIN 2015

RAPPORT N° AME 7

Acte certifié exécutoire

Envoyé : 26/06/2015

Réception par le préfet : 26/06/2015

Publication : 26/06/2015

■ DIRECTION GÉNÉRALE

Pour l'"Autorité Compétente" par délégation

■ DIRECTION GÉNÉRALE ADJOINTE AMÉNAGEMENT

9158

Motion du conseil départemental sur le projet A31Bis dans le cadre du débat public

Axe majeur et structurant pour l'économie régionale, l'A31 constitue un maillon essentiel pour le transport de voyageurs et de marchandises le long du sillon lorrain.

Répondant à des besoins de déplacements certes locaux et régionaux, mais aussi nationaux, transfrontaliers et européens, cette autoroute a connu un accroissement très sensible de ses trafics depuis 15 ans (+ 28 %). Empruntée quotidiennement par plus de 500 000 usagers, son trafic est comparable à celui de l'A1 au Nord de Roissy ou de l'A7 au sud de Lyon.

Elle constitue un axe de développement important, maillon fort du positionnement de la Lorraine comme carrefour européen de mobilité à l'intersection de deux corridors européens : le corridor des Pays-Bas à la Méditerranée (C2) et le corridor de l'Angleterre à l'Europe Centrale (C3). Incontournable, cette autoroute supporte un trafic de poids lourds en transit significatif (environ 6 000 par jour).

L'A31 joue également un rôle majeur dans les déplacements quotidiens, aussi bien pour la desserte des agglomérations de Nancy, Metz et Thionville que pour les travailleurs frontaliers. D'ailleurs, plus de la moitié des voitures (55 %) qui empruntent l'A31 le font pour des déplacements qui se limitent au sillon lorrain.

De plus, l'A31 assure un rôle essentiel dans les échanges avec le Luxembourg puisque l'accroissement des flux de travailleurs transfrontaliers s'est traduit par une croissance du trafic routier de 56 % sur les 15 dernières années au nord de Thionville.

Cependant, cette densité du trafic a entraîné **une forte dégradation des conditions de circulation sur l'A31**. On constate des bouchons récurrents aux heures de pointes et de nombreuses zones dites "instables" où la moindre perturbation peut entraîner de forts ralentissements.

Aussi, au regard des enjeux du territoire et des déplacements au coeur du sillon lorrain, le projet A31Bis vise un triple objectif :

- **réduire la congestion sur l'A31** et améliorer les conditions de circulation afin de garantir des temps de parcours réduits et fiabilisés,
- **diminuer le nombre d'accidents** et leur gravité et améliorer les conditions d'intervention des agents d'exploitation,
- **accompagner et faciliter le développement économique** de la région Lorraine et les échanges entre les principales agglomérations en contribuant à une meilleure accessibilité des équipements commerciaux, éducatifs, culturels et de loisirs, de santé.

2 - LE PROJET

Le projet proposé consiste à aménager un itinéraire de 115 km entre le péage de Gye et la frontière luxembourgeoise permettant d'une part d'améliorer les conditions de transit en Lorraine et d'autre part les échanges entre les principales agglomérations.

Il se décline selon les principes suivants :

- **Aménagement des infrastructures existantes**, où cela est techniquement possible et remise à niveau environnementale (bruit, protections de la ressource en eau et de la faune)
- **Construction de nouveaux tronçons autoroutiers** pour les sections qui ne sont pas élargissables techniquement ou pour lesquelles cet élargissement n'apporterait pas de gain de capacité suffisant, tout en limitant leurs impacts sur l'environnement humain, naturel et agricole.

Soit d'un point de vue opérationnel :

- Aménagement de l'A31 entre Thionville et le Luxembourg avec notamment une étude sur la possibilité d'une exploitation multimodale favorisant les bus et le covoiturage.
- Réalisation de la liaison A30 / A31 Nord qui soulagera la traversée de Thionville, notamment du trafic de transit.
- Mise à 2x3 voies de l'autoroute A4 au nord-est de Metz (hors projet A31Bis, réalisation par la SANEF), avec orientation du trafic de transit vers la rocade.

- **Élargissement à 2x3 voies de l'A31 entre Bouxières et Fey.**

- **Création du Barreau Gye-Dieulouard**, qui permettra de limiter la congestion dont souffre l'agglomération nancéienne; sachant qu'au niveau de Toul, 5 options de passage sont étudiées en tracés neufs ou réutilisation partielle de l'A31, cette orientation étant privilégiée par le maître d'ouvrage.

Le montant du projet varie entre 1,1 et 1,4 milliards d'euros selon les différentes variantes d'aménagement. Le montage financier proposé nécessitera de mobiliser des financements publics et une contribution des usagers selon un équilibre à définir.

Trois scénarios de financement induisant des dates de mises en service très contrastées sont étudiés :

1 - Scénario "concession réduite" : sur le barreau Gye-Dieulouard

La mise en service de l'ensemble de l'itinéraire est envisagée 22 ans après la déclaration d'utilité publique du projet. La subvention d'équilibre est comprise entre 820 M€ et 1 000M€ sur un coût total de 1,4 M€ en fonction des hypothèses de trafics.

2 - Scénario "concession partielle" : sur le barreau Gye-Dieulouard et la liaison A30 - A31 jusqu'à la frontière luxembourgeoise.

La mise en service de l'ensemble de l'itinéraire est envisagée 11 ans après la déclaration d'utilité publique du projet. Sur un coût total de 1,4M€, le montant de la subvention d'équilibre est comprise entre 390 M€ et 590 M€.

3 - Scénario "concession étendue" : sur les sections Toul / Dieulouard, Bouxières / Fey, et liaison A30 - A31.

La mise en service de l'ensemble de l'itinéraire est envisagée 6 ans après la déclaration d'utilité publique du projet. Sur un coût total de 1,4 M€, la contribution publique est comprise entre 180 M€ et 400 M€.

3 - LE DEBAT PUBLIC

La Commission Particulière du Débat Public (CPDP) a décidé le 3 décembre 2014 que le projet A31 devrait faire l'objet d'un débat public (procédure nationale).

C'est le 2ème débat public en 15 ans après celui de 1999 sur l'A32 (projet abandonné).

Le Département a demandé ce débat par courrier en date du 13 janvier 2014 adressé à monsieur le Premier Ministre. Le Président du Département a rencontré monsieur MORIN, Préfet, Président de la CPDP le 3 mars 2015 sur

le projet et aussi l'importance et l'intérêt de s'appuyer sur une démarche de participation citoyenne.

En Meurthe-et-Moselle, 4 réunions ont été prévues :

- le 15 avril : lancement à Nancy
- le 20 avril, Pont-à-Mousson : débat sur le financement
- le 2 juin, Toul : environnement humain, naturel et agricole
- le 24 juin, Nancy : clôture

Les débats porteront sur :

- le projet : objectif et opportunité
- les besoins du territoire
- l'impact du projet
- les variantes possibles
- les propositions alternatives
- les scénarios de financement

Le 18 mai, une réunion toutes commissions confondues, a eu lieu au conseil départemental. Les représentants de la DREAL ont présenté le projet et répondu aux questions des conseillers départementaux.

Aussi, au regard de l'ensemble des informations, il est proposé d'engager un débat en vue de l'élaboration d'une motion, qui sera examiné par la commission aménagement le 23 juin 2015.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

Le président du conseil départemental

La séance du Mercredi 24 Juin 2015 est ouverte à 09 H 45, sous la présidence de M. Mathieu KLEIN.

Tous les membres de l'assemblée sont présents, à l'exception de Mme BALON Sylvie, M. BINSINGER Luc, Mmes MAYEUX Sophie et PAILLARD Catherine, qui avaient donné respectivement délégation de vote à M. ARIES Christian, Mme LEMAIRE-ASSFELD Sabine, MM. BLANCHOT Patrick et VARIN Christopher.

DELIBERATION

RAPPORT N° 7 - MOTION DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL SUR LE PROJET A31BIS DANS LE CADRE DU DÉBAT PUBLIC

M. CORZANI, rapporteur
Le conseil départemental,
Vu le Rapport N° 7 soumis à son examen.
Après en avoir délibéré,

Préambule :

L'Assemblée Départementale souligne que le débat sur l'A31 bis s'inscrit dans un contexte de transformation des mobilités qui relève tant de l'évolution du comportement des usagers que de la nécessité de s'inscrire résolument dans la préservation de l'environnement et des ressources dans une volonté de transition énergétique.

Aussi au regard de l'état d'avancement de la procédure et du débat public engagé et particulièrement riche, dont l'Assemblée Départementale se félicite, l'Assemblée demande que les approches privilégiant des solutions alternatives favorisant cette transition énergétique et préservant les ressources naturelles soient davantage étudiées et fassent l'objet de réponses plus précises avec l'octroi de moyens spécifiques et un calendrier permettant l'implication concrète de tous les partenaires dans le cadre de la procédure.

L'Assemblée Départementale :

- **RAPPELLE l'importance du projet d'A31 Bis pour le développement de l'ensemble de** la Lorraine et de la Meurthe-et-Moselle dans la mesure où cette infrastructure consolide la dorsale Nord - Sud de la Lorraine, seule région française à partager une frontière avec trois pays (Allemagne, Belgique, Luxembourg) et assoit en complément d'autres modes de transports notamment ferroviaire la vocation de carrefour européen de la Lorraine à la croisée de deux euro-corridors : corridor C2 des Pays-Bas à la Méditerranée, corridor C3 de l'Angleterre à l'Europe centrale.

- **RAPPELLE** que la saturation de cette voie s'explique par un trafic en forte hausse depuis 15 ans (+ 28 %) induisant une perturbation de la circulation et une accidentologie encore importante avec un fort taux de poids lourds impliqués.

- S'INTERROGE sur l'évolution du trafic sur le Sillon Lorrain et l'intérêt de disposer d'éléments sur l'origine des trafics.

- INSISTE fortement sur l'intérêt de développer des solutions alternatives notamment ferrées via le Luxembourg ou encore en matière de transfert modal vers le réseau navigable fluvial.

Aussi, l'Assemblée Départementale :

- PROPOSE que soit mis en place un **observatoire de l'évolution du trafic** (même esprit que l'observatoire sur la LGV) de façon à suivre l'évolution du trafic sur le sillon, (voire l'A30 et le raccordement à Belval), la capacité d'absorber les nouvelles augmentations de trafic, à analyser l'origine des flux, l'impact des solutions alternatives évoquées, notamment le fret ferroviaire.

- DEMANDE également que la future Conférence Territoriale de l'Action Publique puisse être régulièrement informée des analyses émanant de cet observatoire et qu'un travail y soit fait avec l'ensemble des AOT de façon à offrir une **nouvelle offre de déplacement, porteuse d'avenir** et respectueuse de l'environnement (ex : co-voiturage, auto-partage, électromobilité....)

- SOUHAITE en conséquence la réalisation rapide de ce projet.

D'une façon générale, l'Assemblée départementale :

- SE FELICITE de la position prise par la CIG (Commission Intergouvernementale Franco-Luxembourgeoise) le 29 mai, prenant acte de la participation active du Grand-Duché au débat public, notamment sur la thématique de la mobilité transfrontalière. La commission a également pris acte de la volonté des partenaires de favoriser le développement d'une mobilité collective durable grâce à une exploitation multimodale de l'autoroute élargie, afin d'encourager l'utilisation des transports en commun et le covoiturage.

- DEMANDE au regard de la part importante de trafic du transit poids lourds que l'état engage des négociations avec l'union européenne afin d'obtenir l'inscription du projet A31Bis / E21 au plan d'investissement pour l'Union européenne dit "**Plan Junker**" qui doit mobiliser au moins 315 milliards d'investissements publics et privés sur la période 2015 - 2017.

- SOUHAITE en concertation avec les positions prises par les collectivités du Sillon Lorrain que l'Etat prenne l'initiative de la création avec le Luxembourg et la Belgique, dans le cadre de conventions bilatérales, d'un mécanisme de contributions financières à un fonds spécifique de soutien aux investissements en faveur de la mobilité transfrontalière (infrastructures nouvelles, covoiturage, mobilité électrique,...) permettant notamment de contribuer au financement des travaux de l'A31 - E21

- PROPOSE, en cohérence avec le Conseil Départemental de la Moselle et le Conseil Régional de Lorraine, le déploiement, à l'échelle de la nouvelle région ACAL, d'un **dispositif expérimental d'éco-taxe sur les poids lourds**.

- PREND ACTE de la décision du Parlement allemand de mettre en place un système de péage des véhicules pour l'utilisation des autoroutes et voiries nationales et de son impact sur les flux européens, renforçant aussi l'urgence d'un système de régulation des trafics au sein de la région ALCA.

- DESAPPROUVE le scénario de la concession étendue instituant un péage sur la section Bouxières / Fey. Cette hypothèse va à l'encontre à la fois de l'intérêt des Meurthe-et-Mosellans et des Lorrains qui utilisent cette voie pour des raisons professionnelles et du développement économique au regard des nombreuses zones d'activités existantes.

Concernant le projet d'A31Bis, l'Assemblée départementale :

- REGRETTE que le barreau sud-nancéien reliant Toul à Lunéville tout en étant interconnecté à la voie nord-sud N57 n'ait pas été retenue dans le rapport Mobilité 21 "pour un schéma national de mobilité durable"

- SOUHAITE disposer de tous les éléments sur la traversée de Nancy,

- RAPPELLE sa préférence pour un barreau Toul - Dieulouard concédé et autoroutier et dans ce cadre :

- DEMANDE à connaître le coût de ce barreau

-SOUHAITE connaître les modalités qui seraient mises en œuvre afin que soit canalisé le trafic poids lourds au maximum sur le nouveau tracé

- PRIVILEGIE en cohérence avec la contribution des élus du Toulinois un tracé reposant sur la réutilisation maximale des infrastructures existantes pour éviter de nouveaux prélèvements sur les terres agricoles et forestières et de nouvelles nuisances écologiques inutilement. L'Assemblée Départementale exclut en conséquence les hypothèses 1 et 2.

- CONSIDERE que la question du nombre d'échangeurs doit être abordée car le barreau doit participer au développement économique des territoires.

- DEMANDE la prise en compte des problématiques de traitement des nuisances et pollutions connexes, notamment en matière de bruit et de qualité de l'air.

- DEMANDE aussi qu'il soit tenu compte des orientations de protection environnementale figurant dans la nouvelle charte du PNRL validée par la commission interministérielle du 27 janvier 2015.



- approuve la motion par :

- 24 voix pour (*élus des groupes "Front de Gauche", "Socialiste Ecologiste et Républicain" et "Non Inscrit"*),
- 18 voix contre (*les élus du groupe "Union de la Droite et du Centre"*),
- 4 abstentions,

- et autorise son président à porter cette position à la connaissance de l'Etat et des acteurs concernés dans le cadre du débat public.

Le président du conseil départemental certifie que cet extrait est conforme au registre des délibérations, qu'il a été publié ou notifié et qu'il sera exécutoire dès réception par M. le Préfet.

NANCY, LE 26 JUIN 2015
LE PRESIDENT DU CONSEIL
DEPARTEMENTAL,

Mathieu KLEIN