



Communiqué de presse de Mathieu Klein Président du conseil départemental de Meurthe-et-Moselle

Le rapport remis hier par le Conseil d'Orientation des Infrastructures au gouvernement retient l'A31 bis comme un aménagement routier prioritaire. C'est une première étape importante, qui a été rendue possible notamment grâce à la mobilisation de l'ensemble des élus lorrains.

Étape nécessaire mais pas suffisante. Il convient maintenant que :

- le gouvernement confirme son inscription et les financements appropriés dans la future loi de programmation et de financement des infrastructures qui sera présentée au Parlement au printemps.
- si la priorité de la section Nord en proximité de la frontière luxembourgeoise s'impose, la modernisation de l'autoroute sur les autres portions, entre Metz et Nancy et dans la traversée de Nancy, ne saurait être renvoyée à 10 ou 15 ans. Je soutiens la mise en place d'une écotaxe ou un équivalent pour le financement et note avec intérêt la disponibilité de la Région Grand Est pour en devenir maître d'ouvrage. Le conseil départemental de Meurthe-et-Moselle participera à tous les échanges à venir pour trouver des solutions de financement et un calendrier accéléré.

Le débat de l'A31 s'inscrit dans une problématique plus large de mobilité. Il faut renforcer les liaisons ferroviaires avec le Luxembourg, rendre à Nancy des liaisons directes avec le sud de la France, connecter les gares TER de Lorraine à la LGV en déménageant enfin la gare Lorraine TGV à Vandières.

DÉCLARATION COMMUNE DES ÉLUS DE MEURTHE-ET-MOSELLE

L'A31 est une infrastructure de transport majeure du territoire européen : corridor nord-sud, elle cumule les fonctions de transit international, d'échanges inter-régionaux et de desserte locale des principales agglomérations lorraines.

Dans un contexte de développement régulier des mobilités, cette multifonctionnalité se traduit, à capacité constante, par des conditions de circulation dégradées, un caractère accidentogène marqué et des nuisances environnementales fortes.

Le projet A31bis a été classé prioritaire par la commission Mobilités 21 en 2013 et, à l'issue du débat public du printemps 2015 - singulier par la qualité du dialogue et l'intelligence collective des parties prenantes -, son principe a été entériné par la Ministre de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer le 12 février 2016.

Il est aujourd'hui de notre responsabilité collective de redire le caractère prioritaire de ce projet et la nécessité de son inscription dans la future loi de programmation et de financement des infrastructures qui sera présentée au Parlement au premier semestre 2018.

L'approfondissement des études depuis 2015 par le maître d'ouvrage, sous l'égide du Préfet de Région, et la nouvelle donne inspirée par le gouvernement dans le cadre des Assises de la Mobilité permettent aujourd'hui de dessiner une vision partagée de la future infrastructure :

- Elle doit d'abord être contributrice d'une solution de mobilité globale pour l'espace métropolitain et sud lorrain en complémentarité des autres offres de transport.
- La solution apportée, tout en répondant aux objectifs initiaux à long terme, doit aussi devenir concrète et opérationnelle pour les usagers dans un horizon court - à l'échelle de l'aménagement de l'espace - de l'ordre de 10 ans.
- Elle doit atteindre le double objectif de la maîtrise de la dépense publique et du développement durable.
- Elle doit enfin anticiper les mutations technologiques, réglementaires, sociétales dans le champ des mobilités (motorisation post-carbone, harmonisation tarifaire et fiscale européenne, multi-modalités numériques).

C'est pourquoi, l'ensemble des perspectives de financement doit être examiné tout d'abord, dans un cadre renouvelé de la fiscalité locale s'appuyant sur une expérimentation régionale de l'écotaxe.

Ensuite, la priorité doit être donnée aujourd'hui, pour la partie meurthe-et-mosellane du projet A31bis, à l'aménagement sur place et la modernisation des infrastructures existantes en y intégrant la reprise des échangeurs urbains métropolitains et les ouvrages de protection contre les nuisances dans son parcours urbain. L'aménagement de la section nord entre Thionville et la frontière Luxembourgeoise relève de la même priorité calendaire.

En ce sens, il est souhaitable de proposer :

- La mise en place d'un calendrier permettant de conduire dans un premier temps les investissements indispensables, notamment les augmentations de capacité à 2x3 ou 2x4 voies de l'A31, la poursuite de la protection contre les nuisances et la reprise des échangeurs métropolitains, et de prévoir dans un second temps les besoins réels d'aménagement routier entre Toul et Dieulouard.

- La donnée d'un périmètre d'étude élargi prenant en compte les trafics liés à l'A330 et la N57 et la triple vocation des infrastructures routières au droit de la Métropole.

Nous écartons ainsi le double risque de voir maintenue en l'état une infrastructure saturée et coûteuse en entretien et celui de voir créer une infrastructure neuve, non soutenable financièrement.

LES SIGNATAIRES

Thibault Bazin
Député de Meurthe-et-Moselle

Valérie Debord
Vice-présidente de la région Grand-Est

Laurent Garcia
Député de Meurthe-et-Moselle

Véronique Guillotin
Sénatrice de Meurthe-et-Moselle

Carole Grandjean
Députée de Meurthe-et-Moselle

Laurent Hébert
Maire de Nancy

Jean-François Husson
Sénateur de Meurthe-et-Moselle

Olivier Jacquin
Sénateur de Meurthe-et-Moselle

Mathieu Klein
Président du conseil départemental
de Meurthe-et-Moselle

Philippe Nachter
Sénateur de Meurthe-et-Moselle

Xavier Paluszkiwicz
Député de Meurthe-et-Moselle

Dominique Potier
Député de Meurthe-et-Moselle

André Rossinot
Président de la métropole du Grand Nancy