



## **Déclaration Commune de l'Assemblée départementale de Meurthe-et-Moselle concernant l'A31**

Nancy, le lundi 1<sup>er</sup> avril 2019

Il y a une impérieuse nécessité à faire aboutir le projet d'A31bis du Nord au Sud. Les questions de mobilités quotidiennes pour les habitants, et la nécessaire transition écologique, conduisent à envisager des solutions innovantes et performantes pour l'Euro-corridor du sillon lorrain.

Sur le secteur Nord, le projet doit permettre rapidement d'assurer la fluidité des mobilités dans la Grande Région transfrontalière, tenant compte des 100 000 Lorrains qui travaillent déjà au Luxembourg et des prévisions qui évoquent le chiffre de 130 000 frontaliers français à l'horizon 2025-2030, par une mise à 2x3 voies complétée par une quatrième voie qui pourrait être dédiée aux transports en commun et au covoiturage.

Sur les secteurs Centre et Sud, l'aménagement de l'A31 en 2x3 voies entre Fey et Gye est obligatoire pour fluidifier le trafic, sécuriser les parcours et mettre l'infrastructure aux normes environnementales, tout en accompagnant le développement économique. La troisième voie doit être dédiée aux modes alternatifs, transports collectifs et covoiturage pour contenir et réduire le nombre de véhicules/jour sur l'A31. Dans cette perspective, les expérimentations sur l'ensemble du périmètre doivent être rapidement mises en œuvre.

Lieu de saturation, la reprise des échangeurs doit faire l'objet d'une attention particulière pour réduire les phénomènes de congestion de l'A31. Dès la décision du gouvernement arrêtée, le Département de Meurthe-et-Moselle engagera des études d'aménagement sur les sections qui auront été préalablement définies, pour assurer une meilleure fluidité du trafic entre l'A31 et les routes départementales,

Les murs anti-bruit de Champigneulle et de Maxéville doivent être engagés sans délai, conformément aux engagements de l'État.

L'A31bis doit être une autoroute du XXI<sup>ème</sup> siècle, s'inscrivant dans les enjeux de la transition écologique. Les analyses complémentaires qui seront conduites dans les années à venir devront préciser les enjeux atmosphériques, sonores, sociaux et financiers, de façon à garantir l'efficacité globale du projet. En effet, la fluidification du trafic apportera une première réponse aux utilisateurs de l'A31 et réduira les émissions de particules fines. Pour lutter contre les nuisances sonores, les pollutions atmosphériques et la congestion du trafic, la mise en place de limitation de vitesse adaptée est souhaitée.

Pour l'agglomération nancéenne, il faut impérativement aller au-delà en traitant globalement les problèmes de saturation du trafic et de pollution sur l'ensemble du secteur pour réduire significativement la place de la voiture individuelle en ville et ainsi offrir des réponses adaptées aux réels enjeux de mobilité et de santé publique. Conjointement, il convient d'anticiper les trafics provenant de l'A31, l'A33, l'A330, la RN57 et la RN59.

Dans le prolongement de la déclaration commune du 1<sup>er</sup> février 2018, signée notamment par les parlementaires meurthe-et-mosellans, la métropole du Grand Nancy, la Région Grand Est, le Département et la ville de Nancy, les aménagements de l'A31bis nous conduiront ensuite à évaluer la pertinence de toutes les solutions possibles.

Nécessaires mais insuffisants, ces aménagements de l'A31bis ne résoudront évidemment pas l'ensemble des problèmes de mobilité en Meurthe-et-Moselle. Nous rappelons notre attachement à la mise en œuvre d'un projet global à l'échelle du sillon lorrain intégrant les autres moyens de déplacement comme le fret et le fluvial pour les marchandises, comme le ferré pour les voyageurs locaux.

Il faut également établir des projets locaux adaptés aux spécificités de chaque bassin de mobilité.

Par exemple, sur le Nord lorrain, la question des mobilités doit s'inscrire dans une réflexion plus globale d'un co-développement en lien avec le Luxembourg. Des solutions multimodales, avec la mise en place de parkings-relais, d'aires de covoiturage, de plateformes de marchandises, de pôles de rabattement sur les gares ferroviaires et la construction d'une interopérabilité de l'ensemble des réseaux doivent être trouvées.

Il faut consolider le partenariat entre l'État, la Région, le Département, et les intercommunalités concernées par le parcours en participant également au « Grenelle des Mobilités » initié par le Conseil régional Grand Est. En outre, cette mobilisation collective sera indispensable pour obtenir un soutien financier significatif de l'Union européenne et mettre en place une taxe dédiée pour les usagers de transit. Les usagers, notamment les travailleurs frontaliers ne doivent pas être impactés. Par ailleurs, il faudra veiller à éviter tout report d'une partie du trafic sur l'A30 et sur les réseaux secondaires qui sont déjà saturés, allant à l'encontre des objectifs mêmes des objectifs d'aménagement de l'A31.

Ces aménagements de l'A31bis doivent être mis en œuvre dans le cadre de la future Loi d'Orientations des Mobilités. C'est l'absence de choix, le report sine die ou les attermoissements qui seront les plus néfastes pour le quotidien des habitants en termes de santé publique, d'accidentologie et de pollution. Par conséquent, nous demandons au gouvernement de confirmer l'A31bis dans les priorités nationales et d'inscrire son financement.