



**Contribution dans le cadre de l'Enquête Publique sur le projet d'A31bis  
de Mathieu Klein, Président du conseil départemental de Meurthe-et-  
Moselle  
10 mars 2019**

Face à l'urgence de construire des solutions pérennes et durables de transport pour les personnes et les marchandises, le projet d'A31bis doit aboutir du Nord au Sud de manière innovante et performante.

Traité en lien avec les réseaux routiers, ferrés et fluviaux, le projet d'A31bis constitue une opportunité pour conforter la vocation d'Euro-corridor du sillon lorrain et pour répondre aux besoins de mobilité quotidienne des habitants, dans le respect des enjeux écologiques.

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 par une mise à 2x3 voies complétée par une quatrième voie dédiée aux transports en commun et au covoiturage.

Sur les secteurs Centre et Sud, l'aménagement sur place d'une 2x3 voies entre Fey et Gye est prioritaire pour fluidifier le trafic, sécuriser les parcours et mettre l'infrastructure aux normes environnementales. La troisième voie doit être dédiée aux modes alternatifs, à la voiture individuelle (transports collectifs, 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 mises en œuvre.

Dans cette logique d'évolution des usages, la mise en 2x4 voies de la section située entre Frouard et l'échangeur de Malzéville sur 1,8 km, qui impacterait fortement les zones habitées et en développement à proximité de l'A31, n'est ni nécessaire ni utile.

D'une manière générale, 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 Maxéville et de Champigneulle peuvent ainsi être engagés sans délais, 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 et sociaux, 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 l'agglomération nancéienne, 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, de qualité de l'air et de santé publique. Parallèlement, il conviendra d'anticiper les trafics provenant de l'A31, l'A33, l'A330, la RN57 et 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, est jointe en annexe de cette contribution, ces aménagements de l'A31bis nous conduiront ensuite à évaluer la pertinence et le cas échéant la nature d'un aménagement ultérieur de la voirie entre Toul et Dieulouard.

Nécessaires mais insuffisants, ces aménagements de l'A31bis ne résoudront évidemment pas l'ensemble des problèmes de mobilité en Meurthe-et-Moselle. Je rappelle mon attachement à la mise en œuvre d'un projet global à l'échelle du sillon lorrain et des projets locaux adaptés aux spécificités de chaque bassin de mobilité.

Par exemple, une gouvernance à l'échelle du sud de la Meurthe-et-Moselle doit déboucher sur 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.

Pour réussir cette gouvernance adaptée, il faut consolider le partenariat entre l'État, la Région, le Département, et les intercommunalités concernées par le parcours. En outre, cette mobilisation collective sera indispensable pour obtenir un soutien financier significatif de l'Europe et mettre en place une taxe dédiée pour les usagers de transit.

S'ils suscitent encore des interrogations et nécessitent de consolider les accords, ces aménagements de l'A31bis ne doivent en aucun cas manquer l'opportunité qui leur est enfin offerte d'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 attermoiements qui seront les plus néfastes pour le quotidien des habitants en termes de santé publique, d'accidentologie et de pollution. Par conséquent, je demande au gouvernement de confirmer l'A31bis dans les priorités nationales et d'inscrire son financement.



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

## Annexe : déclaration commune des élus de Meurthe-et-Moselle du 1<sup>er</sup> février 2018

### 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**  
Séniatrice de Meurthe-et-Moselle



**Carole Grandjean**  
Députée de Meurthe-et-Moselle



**Laurent Hécart**  
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 Nachbar**  
Sénateur de Meurthe-et-Moselle



**Xavier Paluszkiwicz**  
Député de Meurthe-et-Moselle



**Dominique Potier**  
Député de Meurthe-et-Moselle



**André Rossnot**  
Président de la métropole du Grand Nancy

