

L'Etat donne son feu vert à une A31bis à péage

by Le Moniteur - jeudi, février 18, 2016

<http://correspondances.fr/letat-donne-son-feu-vert-a-une-a31bis-a-peage/>

Datée du 12 février 2016, mais présentée dans la soirée du 15, une décision du ministère de l'Environnement et du secrétariat d'Etat aux Transports ouvre la voie à un réaménagement progressif de l'autoroute A 31 entre Gye (Meurthe-et-Moselle) et la frontière luxembourgeoise. Certains tronçons s'avèrent polémiques.

Après trois décennies de sur-place, le projet d'aménagement de l'autoroute A31 entre Gye (Meurthe-et-Moselle) et la frontière luxembourgeoise a connu une avancée décisive avec la décision du ministère de l'Environnement, qui ouvre la voie à un aménagement progressif de ce tronçon de 90 km au long du sillon lorrain. Les neuf points de la décision rendue le 12 février 2016 – et officialisée trois jours plus tard – s'appuient sur les conclusions du débat public organisé entre avril et septembre 2015 pour valider le projet d'A31bis. L'Etat retient le principe de la concession tout au long des tracés neufs et sur le tronçon Thionville-Luxembourg et charge la préfecture de la nouvelle région Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine d'instituer un comité de pilotage associant les conseils départementaux de Moselle et de Meurthe-et-Moselle.

Un an de concertation

Les études préalables à la déclaration d'utilité publique se concentreront sur trois points: la liaison A30-A31 entre Thionville et Luxembourg, le tronçon Metz-Nancy et le parcours Toul-Grand Nancy-Dieulouard. Sur cette dernière portion, la décision ministérielle juge les aménagements proposés par la Dreal «prématurés, voire disproportionnés» et préconise la création, dès juin prochain, d'un observatoire des trafics sur ce périmètre afin de définir une stratégie de développement durable d'ici à juin 2017.

Le texte aborde également avec prudence les modalités de la réalisation d'une liaison A30-A31 à hauteur Florange, en Moselle, en promettant d'étudier une variante à hauteur de Hayange. Les élus locaux et plusieurs personnalités régionales, dont le député européen socialiste Edouard Martin, ont déjà fait part d'une vive opposition à des projets «défigurant les centres urbains», tout en préconisant un schéma de mobilité transfrontalier global privilégiant les transports en commun.

Le texte ministériel, qui promet de «définir les modalités éventuelles d'usage de l'infrastructure par des transports en commun (...) en collaboration avec le Grand-Duché de Luxembourg», laisse entrouverte l'option d'un transport en site propre transfrontalier.

Les travaux publics régionaux espèrent une mise en chantier à l'horizon 2020, pour un coût global variant entre 1,1 et 1,4 milliard d'euros selon les tracés retenus.