

LORRAINE

A31bis : la concertation dans la dernière ligne droite

La concertation lancée autour du projet d'A31bis sur les différents tracés nord s'achève le 2 février. Les réunions se poursuivent dans une ambiance assez hostile au projet. La plateforme en ligne qui recueille les contributions est plus nuancée. Mais le projet n'a peut-être pas dit son dernier mot.

Concernant le tronçon sud de l'A31bis, le maire de Nancy Mathieu Klein a secoué le cocotier l'été dernier, estimant qu'il était plus que « temps que les choses bougent vraiment » et interpellant le ministre des Transports Clément Beaufort d'abord oralement puis par écrit. La concertation lancée à l'automne dernier sur les tracés restant en lice pour le tronçon nord arrive quant à elle dans la dernière ligne droite. Elle s'achève le 2 février. La phase de dialogue a souvent tourné à la démonstration de force des opposants au projet pour qui le meilleur tracé n'est pas actuellement sur la table, puisque c'est celui qui n'emprunte aucune trajectoire et n'existe pas !

Le préfet Touvet le constate lui-même : « Les différentes expressions dans les réunions sont souvent le fait de ceux qui s'inscrivent en faux, ne veulent pas de tel ou tel tracé ou même ne veulent pas du tout d'A31bis ». Des expressions qui sont le fait d'associations, de collectifs parfois très remuants et n'hésitant pas à manifester bruyamment leur mécontentement.

Ou même d'élus, le maire de Ter-



Aujourd'hui, le quotidien des usagers de l'A31 continue de furieusement ressembler à cela. Photo RL/Grégory INGELBERT

ville par exemple, Olivier Postal, n'ayant pas ménagé ses efforts pour dire ce qu'il pense du tracé F10, tout en restant poli, ou encore pour réclamer que le tracé F5, le plus intéressant à ses yeux, intègre un échangeur au niveau de l'ancienne cokerie ArcelorMittal...

Péage et refus des concessions

Ce tracé semble recueillir une assez large adhésion au nord du département, y compris parmi certains acteurs économiques du secteur.

Autre grosse pierre d'achoppement : la perspective d'un péage puisque, dans tous les cas de figure envisagés, le tronçon nord serait concédé, seul moyen de faire face

au coût du projet (entre 455 et 860 millions d'euros selon les estimations). Sans compter qu'il s'agit de conduire les travaux aussi rapidement que possible pour une mise en service au milieu de la prochaine décennie. Ce choix a pour principale conséquence un coût pour les usagers, variable selon les tracés : de 2,80€ à 4,40€ pour un Richemont-Luxembourg. Une « dououreuse » sur laquelle beaucoup ne sont pas prêts à faire la moindre concession...

Dernière chance de participer à une réunion de concertation, le 2 février à Thionville. Car, après cette date, Jean-Michel Stievenard et Luc Martin, les garants de la concertation, auront la charge d'établir un bilan comportant à la

fois des éléments concernant le déroulement des débats et une synthèse des observations et propositions présentées. Le préfet aura ensuite deux mois pour rédiger son rapport et le déposer sur le bureau du ministre des Transports Clément Beaufort. Ces deux documents – bilan des garants et rapport des services préfectoraux – seront mis à disposition du public et publiés sur le site internet du projet. La décision sur le tracé retenu interviendra ensuite avant le démarrage de l'enquête publique qui donnera lieu à de nouveaux échanges.

Avec, au bout, la perspective, sinon d'une solution pour la thrombose nord-lorraine, du moins d'un peu plus de fluidité...

Hervé BOGGIO

Impact Lorraine mobilités : attention aux conséquences d'un renoncement

« Désormais, nous sommes dans la dernière ligne droite » explique Bernard Moreau, qui préside Impact Lorraine mobilités (ILM), association regroupant les chambres de commerce et d'industrie des Vosges, Meurthe-et-Moselle et Moselle, plusieurs fédérations et organisations professionnelles comme l'UIMM (métallurgie), la CPME, le Medef, Entreprendre en Lorraine-nord ou encore la fédération du BTP Lorraine. La structure pèse son poids de décideurs économiques mais craint tout de même que la concertation actuelle autour des tracés encore sur la table pour la future A31bis soit victime d'une forme d'effet loupe : « Dans les réunions, nous constatons bien que l'expression est largement centrée sur les difficultés rencontrées par les riverains qui craignent une expropriation ainsi que sur des collectifs écologistes »

« Ne pas perdre dix ans de plus ! »

Or, sans nier la légitimité de cette parole, ILM rappelle le besoin impératif qu'a le tissu économique lorrain de ce nouvel axe. Un outil parmi d'autres, mais un outil essentiel pour permettre de fluidifier les mobilités, des biens et des personnes, les frontaliers notamment mais pas



Impact Lorraine Mobilités veut faire entendre la voix des décideurs économiques dans le débat sur l'A31bis. Photo, de gauche à droite, au Club de la presse : Catherine Barthelemy de la société Manuloc, Bernard Moreau, président du club Moselle Économie, et Hervé Bauduin, président de l'UIMM Lorraine. Photo archives RL/Virginie DEDOLA

seulement, sur l'axe nord-sud traversant la Lorraine. Ce qui est surtout redouté, c'est la petite musique dont le volume s'accroît à mesure que la fin de la concertation approche sur un cinquième scénario : celui du renoncement... « Si nous ne tranchons pas dès à présent, nous allons perdre dix ans de plus », déplore Thierry Ledrich, patron de la fédération des travaux public Lor-

raine et membre du bureau d'ILM. Le scénario du pire pour un « besoin vital. Je ne sais pas si tout le monde réalise bien, mais nous parlons de survie économique. Ne pas faire cette autoroute aurait des conséquences comparables à celles de la crise de la sidérurgie des années 70-80 dans notre région », souligne encore le chef d'entreprise.

Hervé BOGGIO

Le projet sud « trop mal défini » ?

Le sénateur de Meurthe-et-Moselle Olivier Jacquin est contrarié. Certes, il se félicite de la qualité de la concertation conduite sous l'égide de l'État concernant le tronçon sud de l'A31 – et de la production dans ce cadre de « résultats et de propositions concrètes pour l'échangeur de Brabois notamment, axe particulièrement saturé qui ne peut attendre un prochain contrat de plan État-Région car la saturation va encore augmenter ». Toutefois, ce dernier a pris connaissance avec « consternation » des « propos assassins » du rapport annexe du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) qui estime qu'il est « prématuré d'envisager la programmation financière du programme, encore trop mal défini à ce stade ». L'équivalent d'une remise sine die de cette partie du projet puisque « les orientations des rapports du COI sont toujours suivies dans les contextes de diminution des dépenses », selon le sénateur.

