

Séance du 11 juin 2015

Date de convocation : 4 juin 2015

L'an deux mil quinze, et le onze juin à vingt heures trente, Le Conseil Municipal de cette commune, convoqué à une séance ordinaire, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de Monsieur **Claude HANRION**
Présents : Frédéric ANDRE, Dominique CHAUMONT, Eric CLAUDOT, Jean-Luc PETITDEMANGE, Jean-Pierre TELLIEZ, Joëlle TELLIEZ, Fabian OSMOND, Pierrette VERBEKE.
Absents excusés : Hervé AUBRIOT, Patricia WARKEN

Madame Pierrette VERBEKE a été nommée secrétaire de séance

09/15- RAPPORT DU SERVICE DE L'EAU 2014

Monsieur le Maire présente son rapport sur le service de l'eau de l'année 2014.
Après en avoir délibéré, le conseil municipal approuve à l'unanimité le rapport 2014.
(Approuvé par 10 membres/10)

10/15- CONVENTION SERVICE COMMUN EN MATIERE D'INSTRUCTION DES AUTORISATIONS DU DROIT DES SOLS

Monsieur le Maire rappelle la délibération n°02/15 approuvant le principe de création d'un service mutualisé d'instruction du droit des sols et le principe de l'adhésion de la commune à ce service. Une convention entre la communauté de communes du Bassin de Pont à Mousson et la Commune est nécessaire afin de préciser le champ d'application, les modalités de mise à disposition, les responsabilités et les modalités d'intervention de chacun.

Monsieur le Maire présente aux membres présents la convention pour la création d'un service commun en matière d'instruction des autorisations du droit des sols entre la communauté de communes du Bassin de Pont à Mousson et la Commune.

Le conseil municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

- approuve la convention
- autorise le Maire à signer la convention pour la création du service commun en matière d'instruction des autorisations du droit des sols entre la CCBPAM et la Commune.

(Approuvé par 10 membres/10)

11/15- MOTION PROJET A 31 BIS

L'A31 dans son état actuel est chargée, notamment aux heures de pointe et lors des migrations des périodes de vacances. Elle est constituée de tronçons à deux et à trois voies.

Pour répondre à ce qui peut être une nécessité, le projet autoroutier de l'A31 bis a été inscrit dans la liste des projets prioritaires à l'horizon 2030.

Dans les trois projets qui nous sont soumis, nous constatons des modifications des tracés nord et sud mais toujours la création d'un tronçon nouveau allant de Dieulouard à Toul. Cette similarité dans les propositions n'élargit pas le champ des possibilités et démontre la volonté de certains décideurs de créer un barreau supplémentaire et d'en confier la gestion à des prestataires privés

Or, il est incontestable que les ralentissements et risques d'accidents se situent la plupart du temps soit dans les parties à 2x2 voies soit lors des rétrécissements liés aux passages de 2x3 voies à 2x2 voies.

L'aménagement de l'autoroute actuelle ayant pour objectif de la porter de 2x2 voies à 2x3 voies sur toute sa longueur serait une réponse simple à cette difficulté même en tenant compte de la modification ou la création d'ouvrages pour certains tronçons.

Incidences financières

- Les estimations de coût du projet total de 115 km vont de 1 à 1.4 Milliards d'euros HT. Sur ce montant, 900 millions sont prévus pour le barreau Dieulouard-Toul de 23 km, soit un coût de 64% à 90% pour un tronçon qui correspond à 25% de l'ensemble !

- Pour financer ce projet il est envisagé la mise en concession de ce barreau, donc à péage, ce qui nous amène aux réflexions suivantes :

* La concession sera basée sur un trafic qui d'après les statistiques communiquées dans les différents éléments du dossier ne correspond pas à la réalité. D'une part l'évolution du nombre de véhicules est, semble-t-il à la lecture des différentes statistiques

disponibles, estimée à la hausse ; d'autre part, le trafic le plus intense est constitué de camions notamment étrangers. Or il n'est pas possible d'obliger ces véhicules à emprunter un itinéraire payant et rares sont les entreprises de transports qui acceptent de nos jours de payer pour un itinéraire sans retour important sur investissement.

Dans cette hypothèse, l'état (donc les contribuables) devra ajouter dans ses prévisions la rémunération du manque à gagner des entreprises concessionnaires ! Et l'objectif escompté de désengorgement du contournement de Nancy pour une amélioration du trafic et de la qualité de l'air ne pourra pas être atteint !

* Un péage est toujours à l'origine d'un ralentissement, qui s'oppose donc à la fluidité que l'on attend de ce projet.

Impact environnemental

- Le projet de barreau traverse une zone géographique remarquable jusqu'à ce jour protégée, à proximité du Parc Naturel de Lorraine et des coteaux du Toulinois. De plus il se situe dans une zone géologique qui impacte des bassins versants pour les forages d'eau potable le long de son tracé, avec le risque supplémentaire pour cette zone du passage fréquent de camions transportant des déchets (nucléaires) et autres matières polluantes.
- Quel que soit le tracé du barreau envisagé, les terres agricoles à fort rendement du secteur seront amputées de 120ha ! Les exploitants du secteur ont déjà participé lourdement à l'effort collectif lorsque 500ha ont été mobilisés pour la création de la BA 136, ces terres ne leur ayant pas été restituées lors de la fermeture de la BA et sa conversion en centrale photovoltaïque. Ils ne doivent donc pas être lésés une seconde fois !

Pour tous ces éléments, le conseil municipal se prononce à l'unanimité contre les trois hypothèses de tracés présentées et comprenant toutes les trois la création d'un barreau Dieulouard -Toul et demande :

- ✓ que soit revu le projet en utilisant essentiellement l'amélioration du tracé existant : passage à 2x3 voies
- ✓ que soient exploitées de façon satisfaisante les alternatives de transport ferroviaire et/ou fluvial. Ces dispositifs ne favorisant pas le « tout bitume » seraient plus en phase avec les objectifs nationaux sur l'environnement.

(Approuvé par 10 membres/10)

Pour copie conforme, le Maire, Claude HANRION