



*La Parole à ...*

*Patrice Haltebourg,  
Président de la FRTP Lorraine*

La commission nationale du débat public a enfin été saisie sur le projet de liaison autoroutière A31bis, entre Gye et la frontière luxembourgeoise. Vous qui vous battez depuis de nombreuses années pour défendre ce projet,

*Comment accueillez-vous la nouvelle ?*

**P. Haltebourg :** " Cela fait effectivement longtemps déjà que nous travaillons, avec de nombreuses institutions, sur le projet de l'A31bis. Le fait que la commission nationale de débat public soit saisie est pour nous un acte officiel de prise en compte du projet. C'est le début de la phase préparatoire aux travaux. Le projet devient plus réel, plus palpable. Mais ce n'est que le premier acte sur une longue route... Chacun doit se sentir responsable de ce projet qui va être débattu en réunions. Chaque lorrain est concerné. "

*Avez-vous des attentes particulières des réunions qui seront tenues dans le cadre du débat public ?*

**P. Haltebourg :** " Oui, il faut que le débat soit déterminant sur la réalisation, la faisabilité de l'A 31 Bis, tant au niveau technique que financier. Le débat public doit prioriser la forme de la réalisation de l'A31bis sur la totalité du tracé, de Gye à Luxembourg. Il doit également faire émerger l'extrême importance de ces travaux et de leur urgence, ce qui avait déjà été acté dans le cadre de Mobilité 21. Le débat public est un levier pour agir sur le projet, pour qu'il soit porté par tous les usagers concernés, qu'ils soient lorrains ou luxembourgeois. "



**“Le débat public doit faire émerger l'extrême importance des travaux de l'A31bis et de leur urgence”**

*Patrice Haltebourg,  
Président de la FRTP Lorraine*

## ***Le débat public démarre le 15 avril. Y a-t-il pour vous un calendrier idéal pour la suite des évènements ?***

**P. Haltebourg :** " Je souhaite bien sûr qu'à l'issue du débat public, en juillet prochain, le président de la commission, Mr Michel Morin présente son compte-rendu quant à la procédure la plus adaptée à la réalisation des travaux. Quoiqu'il en soit, nous aurons déjà une visibilité sur la suite donnée au projet d'ici la fin de l'année. C'est donc très positif. Sachant que si le tracé est réalisé sous forme de concessions totale ou partielles, cela pourrait prendre deux fois moins de temps que sous forme de marchés publics. "

## ***Des travaux pourraient ils être réalisés en parallèle des réunions qui seront tenues dans le cadre du débat public ? Pourquoi attendre ?***

**P. Haltebourg :** " Oui, pourquoi attendre ? L'actualité nous donne malheureusement raison avec cet accident mortel le 15 février dernier entre Metz et Nancy, qui s'ajoute à une trop longue liste. Nous pourrions déjà effectuer des travaux de maintenance et de réfection des chaussées. Nous pourrions également mettre en service les bornes d'appels d'urgence dont une grande majorité ne fonctionne pas. Des tracés de 3ème voie, comme celle située au sud de Metz pourrait être continués. Et cela fournirait également des commandes aux entreprises de T.P qui sont en danger elles aussi, pour d'autres raisons ! En tant que Président de la FRTP, je me dois d'y penser. Nous sommes tous dans l'attente du feu vert de l'Etat ! "



*La Parole à ...*

*Jean ARNOULD,  
Président de l'UIMM 57*

*En tant que représentant des industriels mosellans des métiers de la métallurgie, Mr Jean ARNOULD, Président de l'UIMM 57, nous livre les opinions de ce secteur d'activité sur le projet de l'A31 Bis.*

### ***Comment vivent les industriels des métiers de la métallurgie avec l'A31 actuelle ?***

**J. Arnould :** " Dans la partie nord du sillon mosellan, la majorité des entreprises concernées sont des sous-traitants du secteur automobile qui travaillent en majorité à l'export. Elles doivent livrer ou recevoir des pièces qui sont attendues sur des chaînes de production et qui ne peuvent pas subir de retard car les stocks sont dans les camions. Ces entreprises fournissent en " juste à temps ". Ces livraisons " juste à temps " sont lourdes de conséquences : les camions sont attendus dans des créneaux horaires bien précis. Si ces créneaux ne sont pas respectés, les chaînes de production pouvant être difficilement stoppées, les conséquences en termes de coût sont édifiantes. La fluidité de la circulation est donc d'une importance cruciale. Les problèmes de saturation de l'A31 nous ont parfois conduits à prendre des mesures d'urgence pour que les entreprises puissent livrer leur chargement dans les temps : nous avons par exemple dépêché des véhicules légers lorsque des camions étaient bloqués, nous avons même été jusqu'à affréter des avions ou des hélicoptères en urgence. Inutile de parler des coûts engendrés ni de la logistique que cela implique en coulisse. La qualité du service logistique est un élément important de compétitivité. "

### ***Que pensez-vous des alternatives multimodales ?***

**J. Arnould :** " Ces alternatives sont des réponses à certains types de chargement qui ne nécessitent pas de délais aussi tendus que les nôtres. Le fluvial, par exemple, prend plus de temps que la route. Quant aux trains, quand nous serons sûrs des horaires et de leur fiabilité, nous pourrions l'envisager avec plus d'attention, et il faut quand même transporter les pièces du port ou de la gare à l'usine. Le multimodal est une alternative mais pas LA réponse aux problèmes actuels de l'A31. Il est difficile de vouloir augmenter la production en lorraine sans pouvoir la transporter sereinement ! "



“Il est grand temps de voir enfin l'intérêt général plutôt que l'intérêt individuel.”

*Jean ARNOULD*  
*Président de l'UIMM 57*

### ***Quels seraient, selon vous, les atouts de l'A31 Bis ?***

**J. Arnould :** " Nous ne pouvons pas nier que le trafic va encore se densifier dans les années à venir. Le tracé actuel de l'A31 Bis semble raisonnable tant en termes de coûts que de délai de réalisation. Nous allons gagner en fluidité et donc en sérénité. Si l'on regarde chez nos voisins suisses, qui ont mis en place des vignettes ou des péages, nous ne pouvons que nous rendre à l'évidence : leurs autoroutes sont en excellent état, toujours entretenues. Quand on connaît le coût que représentent des camions bloqués dans les bouchons (que ce soit à cause d'un accident, de travaux ou autre...) la question du péage se résout d'elle-même. "

### ***Et qu'en est-il des conséquences sur l'environnement ?***

**J. Arnould :** " Les industries lorraines ont des objectifs importants pour la vie économique locale et ont également des préoccupations environnementales. Si l'on met en parallèle tous les apports de l'A31 Bis - fluidité, sécurité, fiabilité - , l'empreinte environnementale que représente sa réalisation ne laisse pas de doute : prenez par exemple le taux de pollution émis par des véhicules arrêtés car bloqués dans un embouteillage. D'autre part, la mise à 2 x 3 voies concerne souvent le terre-plein central actuel qui sera utilisé. Quant aux nuisances sonores, elles peuvent être traitées. Que ceux qui ne veulent pas que l'autoroute passent près de chez eux n'aillent pas la prendre quand elle passe près de la commune voisine ! Il est grand temps de voir enfin l'intérêt général plutôt que l'intérêt individuel. "

*Propos recueillis pour l'IPEAL, diffusés sur la newsletter du site internet [www.a31bis.fr](http://www.a31bis.fr)*