



Projet autoroutier d'A31 bis "au cœur du sillon lorrain"

SYNTHÈSE DE LA RÉUNION PUBLIQUE D'OUVERTURE

Metz, le 16 avril 2015, 19h10 à 21h45

En tribune :

Commission nationale du débat public

Christian LEYRIT, président de la Commission nationale du débat public

Commission particulière du débat public

Michel MORIN, président

Christine JEAN, membre

Maîtrise d'ouvrage :

Emmanuelle GAY, directrice de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Lorraine (DREAL Lorraine)

Samuel MEUNIER, directeur adjoint DREAL Lorraine

Yann LETROUBLON, chef de projet DREAL Lorraine

Intervenants :

Dominique GROS, Maire de Metz

Nacer MEDDAH, Préfet de la Région Lorraine

Nombre de participants : 180 personnes



(Début de la réunion à 19 h 10)

Intervention de Dominique GROS, maire de Metz

Dominique GROS, maire de Metz, insiste sur l'importance du débat démocratique qui permet souvent d'aboutir au consensus et relève que la démarche engagée par la Commission nationale du débat public permettra de prendre en compte le mieux possible les opinions, les craintes et les interrogations des citoyens.

Il rappelle l'importance de l'axe A31 bis pour la Lorraine et les Lorrains et évoque la congestion et la dégradation qui impactent de plus en plus l'autoroute. Dominique GROS considère que le projet A31 bis a des coûts importants mais que le coût de l'immobilisme serait plus terrible. Il estime indispensable de débattre de la question du mode de financement du projet et affirme son souhait d'expérimenter une écotaxe régionale pour les camions, et notamment les camions étrangers. Il rappelle enfin l'importance d'associer le Luxembourg à la réflexion.

Il conclut en rappelant que l'essentiel est de faire vivre la démocratie grâce au débat.

Présentation du débat public

Christian LEYRIT, président de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), rappelle les principes réglementaires du débat public et les enjeux qui le légitiment, tel que la participation des citoyens aux processus de décisions et la garantie d'indépendance de ces décisions. L'objet du débat public est de remettre le citoyen au cœur de la décision publique. Il porte sur l'opportunité du projet et vise à :

- informer le public ;
- veiller à sa participation ;
- éclairer le maître d'ouvrage sur certains aspects du projet ;
- enrichir, démocratiser et légitimer la décision.

Christian LEYRIT rappelle que le processus qui conduit à la décision apparaît tout aussi important que la décision elle-même. Il est donc primordial que chaque argument soit entendu et que des mesures compensatoires soient adoptées vis-à-vis de tout ce que le projet pourrait léser ou détériorer.

Christian LEYRIT insiste également sur la nécessité de faire en sorte que le débat :

- soit transparent et mis en place en amont, avant que les décisions ne soient prises ;
- présente des alternatives ;
- soit accessible à tous les publics ;
- soit enrichi d'informations contradictoires et d'études ;

Christian LEYRIT indique qu'il existe quatre conditions de légitimité et d'efficacité :

- débattre en opportunité : être en amont de la décision
- mobiliser les publics les plus variés : multiplier les formes de débat, développer la culture du débat
- disposer d'une expertise complète : information intégrale et contradictoire
- préparer l'après-débat : rendre compte, évaluer, installer un suivi

Christian LEYRIT insiste sur le fait que le débat public n'est pas l'enquête publique.

Après avoir présenté la CNDP (création, composition, évolution), il décline le calendrier du débat public.

Il précise enfin que la CNDP est neutre, indépendante et impartiale.



Michel MORIN, président de la CPDP rappelle que la CPDP a pour rôle d'animer le débat public en créant les conditions d'une bonne information et de la plus large expression possible des citoyens. Trois principes régissent le débat : transparence des informations, équivalence des prises de parole et argumentation des échanges dans le respect de chacun. La Commission du débat public est neutre et indépendante.

Le maître d'ouvrage est représenté par la DREAL Lorraine. Elle est chargée de rédiger un dossier et une synthèse de présentation du projet, de présenter le projet et de répondre aux questions des citoyens et de décider, dans les trois mois suivant la parution du compte-rendu du débat public, de la suite à donner au projet.

Le débat public s'articulera autour de 9 réunions publiques (dont 4 réunions thématiques) du 15 avril au 13 juillet. Une série de rencontres « mobiles » est par ailleurs prévue avec les citoyens. Une permanence est assurée à Metz. Une page Facebook et un compte Twitter ont été créés. Enfin, un site Internet dédié a été mis en place : a31bis.debatpublic.fr. Il constitue à la fois un support d'information et un lieu de débat.

Nacer MEDDAH insiste à son tour sur l'importance vitale de l'axe routier A31 pour la région Lorraine, en témoignent les appellations à forte charge symbolique de sillons ou encore de colonne vertébrale. Il est essentiel à la fois pour l'économie, l'aménagement du territoire et plus généralement pour le quotidien des Lorrains et des usagers. Le projet de refonte de l'A31 est un sujet d'intérêt général. Il est devenu aujourd'hui une nécessité, non seulement pour des raisons de sécurité tenant à la dégradation de l'infrastructure, mais également du fait de son inéluctable engorgement d'ici 20 à 30 ans. Il était donc de la responsabilité de l'État de relancer, dans le cadre d'une concertation publique, ce projet d'autoroute A31 bis. Nacer MEDDAH précise enfin que ne seront négligées, dans le projet, ni la montée en puissance des autres modes de transport ni les préoccupations environnementales.

Présentation du projet A31 bis

Yann LETROUBLON présente succinctement le projet d'autoroute A31bis en 5 temps : les raisons d'être du projet, les autres modes de transport, le projet A31bis, les modalités de réalisation et les effets attendus.

Le trafic de l'axe A31 est très élevé, avec des volumes pouvant aller jusqu'à 96 000 véhicules par jour. Cela s'explique en particulier par le fort volume de marchandises en transit, le sillon constituant le cœur d'un corridor européen de déplacement nord-sud, l'importance du trafic local et l'augmentation exponentielle des déplacements au nord de la région du fait de la proximité du Grand-Duché du Luxembourg (cf. déplacements des travailleurs transfrontaliers). Il convient de noter le nombre important de poids lourds (dont 55 % sont en transit). Ce trafic élevé et aux usages multiples génère des conditions de circulation dégradées. On constate notamment des bouchons récurrents aux heures de pointe et de nombreuses zones dites « instables » où la moindre perturbation peut entraîner de forts ralentissements. En 2013, l'exploitant a ainsi recensé 3 750 évènements hors bouchons récurrents. Le sentiment d'insécurité prédomine parmi les usagers. Les accidents sur l'A31 sont d'ailleurs plus graves que sur l'ensemble des autoroutes françaises. Selon des projections, en l'absence de mesures, la dégradation devrait se poursuivre sur la majeure partie de l'itinéraire avec des sections saturées.

Pour répondre aux besoins en déplacement, le sillon lorrain possède des atouts autres que l'infrastructure autoroutière. En effet, la région lorraine est l'une des régions françaises les plus multimodales, qu'il s'agisse du transport de voyageurs ou du transport de marchandises. Des projets ambitieux ferrés et fluviaux vont permettre un report de la route vers les autres modes. Cela étant dit, la réponse de ces projets à la saturation de l'A31 reste partielle. Un aménagement autoroutier est nécessaire pour répondre aux besoins de déplacement et de développement économique.

Le projet de l'A31bis a pour objectifs de réduire la congestion sur l'A31, améliorer la sécurité des usagers et des agents et accompagner le développement économique. Deux grands principes ont guidé le projet :

- L'élargissement de l'A31 à 2x3 voies avec une remise à niveau environnementale.



- La construction de nouveaux tronçons à 2x2 voies, là où l'élargissement n'est pas envisageable en veillant à limiter les effets sur l'environnement.

Carte à l'appui, Yann LETROUBLON présente ensuite, en les commentant, les aménagements proposés :

- Création du Barreau Gye-Dieulouard (30 à 33 km)
- Élargissement à 2x3 voies de l'A31 entre Bouxières et Fey (33 km)
- Mise à 2x3 voies de l'autoroute A4 au nord-est de Metz (10 km)
- Élargissement de l'A30 et création de la liaison entre A30 et A31 Nord (10 km)
- Aménagement entre Thionville et le Luxembourg (14 km)

Le coût global du projet est estimé entre 1,1 et 1,4 milliard d'euros (selon les options de passage), avec un enjeu fort de réalisation du projet avant la saturation de l'A31. Les modalités de financement restent à définir. Elles doivent être adaptées d'une part aux contraintes budgétaires publiques, d'autre part aux possibilités de contribution des usagers. Trois scénarios, combinant ces modalités de financement, ont ainsi été étudiés :

- Concession réduite : une contribution publique d'environ 900 millions d'euros, avec une mise en service de l'ensemble de l'itinéraire plus de 20 ans après la déclaration d'utilité publique du projet.
- Concession étendue : une contribution publique d'environ 300 millions d'euros, avec une mise en service de l'ensemble de l'itinéraire 6 ans après la déclaration d'utilité publique du projet.
- Concession partielle : une contribution publique d'environ 500 millions d'euros, avec une mise en service de l'ensemble de l'itinéraire environ 10 ans après la déclaration d'utilité publique du projet.

Le projet doit permettre une amélioration des conditions de circulation, avec une diminution de la congestion sur l'ensemble de l'axe et une fiabilisation des temps de parcours. Plus spécifiquement, les bénéfices attendus sont les suivantes :

- Une fluidité des déplacements améliorée et des temps de parcours fiabilisés.
- Un niveau de sécurité plus important pour l'utilisateur et les agents d'exploitation.
- Une remise à niveau environnementale des sections élargies.
- Un niveau de desserte du territoire renforcé participant à l'attractivité du sillon lorrain.

Questions et avis du public

Solutions alternatives

Le président de l'association Ucirouthe (Usagers et citoyens de la route) se dit préoccupé par l'augmentation du trafic dans la région du Luxembourg. Il propose, afin de désengorger le trafic, de mettre en place un monorail au-dessus de l'autoroute.

Samuel MEUNIER indique que le monorail ayant une capacité individuelle inférieure à celle d'une rame, il ne constitue pas aujourd'hui une alternative plus intéressante que celle offerte par le TER, qui devrait connaître une croissance relativement importante. Par ailleurs, l'hypothèse du monorail n'est pas prise en compte par les autorités luxembourgeoises.

Nuisances sonores

Monsieur le député de la Moselle insiste sur la nécessité de prendre véritablement en compte la problématique des nuisances sonores. Il déplore les « tromperies » répétées dont ont été victimes les riverains, qu'il s'agisse du contournement sud-est de Metz (cf. construction de murs antibruit à partir de données moyennes de circulation et non de pics de trafic), du TGV ou encore de la voie rapide Est de Metz.

Emmanuelle GAY reconnaît que l'autoroute actuelle est génératrice de nuisances sonores, en particulier au niveau des traversées urbaines. Les travaux importants engagés dans le cadre du projet de l'A31bis sont l'occasion d'accélérer les opérations d'amélioration et de minoration des nuisances. Elle précise que les problèmes phoniques sont pris en compte dès la phase de conception.



Bertrand SOLDANO, du Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA) indique que la réglementation actuelle exige de réaliser des études portant sur une moyenne de bruit journalière. Le niveau de gêne sonore est établi à 65-70 décibels. Il est certain que les pics de trafic sont susceptibles d'entraîner une gêne importante. Si des recherches scientifiques sont en cours sur cette problématique, la réglementation porte sur une moyenne de bruit.

Un usager estime que l'installation de péages sur l'A31bis aura pour conséquence de déporter le bruit sur les communes, car les poids lourds emprunteront alors les routes départementales et nationales.

Samuel MEUNIER affirme que la problématique du report du bruit est une préoccupation essentielle du maître d'ouvrage. Les scénarios de mise en concession (entre Metz et Nancy et entre Thionville et Luxembourg) ont consisté à moduler les niveaux moyens de péages nationaux en les abaissant afin d'assurer un report minimal sur les voiries adjacentes.

Un habitant de la Grange-aux-Bois déplore les nuisances sonores quotidiennes dont sa commune est victime du fait de la RN431. Il craint une augmentation de ces nuisances compte tenu de la configuration du projet A31bis (notamment le maintien d'une 2 voies entre Fey et Mey) et de l'accroissement du flux de circulation prévu. Il affirme que les habitants de sa commune défendront chèrement leurs intérêts s'ils ne sont pas entendus.

Samuel MEUNIER explique qu'entre Mey et Hauconcourt, le trafic nord-sud se sépare avec le trafic est-ouest, ce qui justifie le passage de 2 à 3 voies qui sera réalisé par la SANEF. En revanche, le passage de 2 à 3 voies sur la partie Fey-Mey ne se justifie pas. Cela étant dit, il conviendra d'engager des actions au niveau des échangeurs.

Répondant à un usager, Samuel MEUNIER assure que le maître d'ouvrage respecte le principe suivant : s'il lui incombe de minimiser les impacts liés à la construction d'infrastructures nouvelles, c'est à l'aménageur de prévoir des dispositifs permettant de minimiser les nuisances lorsque la construction est postérieure à la réalisation de l'infrastructure. En tout état de cause, le projet sera l'occasion d'accélérer l'aménagement de protections antibruit supplémentaires.

Déviations de l'autoroute

Un usager considère que certains endroits pourraient être mieux desservis, en particulier les zones de Tremery (passage obligé aujourd'hui par Maizières-lès-Metz) et de Pont-à-Mousson (accès aux industries de Pont-à-Mousson pour les poids lourds via les petites routes).

Samuel MEUNIER rappelle que l'autoroute se caractérise aujourd'hui par des usages multiples (cf. présentation). Le projet doit permettre dans sa conception de trouver un aménagement pouvant répondre à ces divers besoins. Créer de nouvelles infrastructures qui s'écartent de l'autoroute, en vue de « capter le trafic de transit », ne répond pas nécessairement à ces besoins de déplacement dans le sillon.

Dégradation de l'état de la chaussée

Constatant que les travaux seront engagés au minimum dans 6 ans, un usager fait état de l'état déplorable des chaussées et insiste sur la nécessité de la rénovier.

Samuel MEUNIER indique que la DREAL Lorraine est responsable de la conception des projets et que la DIR Est a en charge l'exploitation des routes. Un certain nombre d'opérations d'entretien sont programmées. Samuel MEUNIER se dit parfaitement conscient de l'état préoccupant de l'autoroute. Le projet de l'A31bis est aussi l'occasion de remettre à niveau globalement cet axe routier.

Trafic

Une usagère se dit préoccupée par l'évolution du trafic sur la RN431. Elle souhaite connaître, une fois l'aménagement du contournement sud-est de Metz réalisé, le nombre de véhicules qui emprunteront la RN431 après l'embranchement de la RD955.

Samuel MEUNIER affirme que les aménagements prévus sur la rocade doivent permettre d'accueillir l'augmentation attendue du trafic. Le trafic sur la RN431 (après la RD955) est estimé aujourd'hui à environ 40 000 véhicules par jour. Avec l'orientation du trafic de transit, le volume du trafic devrait se situer à 50 000 véhicules jour. La capacité actuelle de la RN431



est suffisante pour accueillir le trafic prévu à terme. Il existe des dysfonctionnements sur un certain nombre d'échangeurs. Il convient d'engager un travail en partenariat avec les gestionnaires des voiries et les générateurs de trafic (l'Hôpital de Mercy en particulier). Des études sont en cours pour quantifier précisément le trafic et envisager des solutions.

Le Maire de Rochonvillers, commune frontalière de Luxembourg, fait observer que les camions n'empruntent pas l'A30, préférant passer par le Luxembourg pour y acheter du tabac, de l'essence ou encore de l'alcool. C'est une « donnée du problème » à prendre en compte. Sachant que le ministre des Transports luxembourgeois du gouvernement précédent a déclaré qu'il n'y aurait pas d'élargissement de la voie côté luxembourgeois, il suggère de créer une station-service en « zone franche » près d'Aubange afin de déporter le trafic. Par ailleurs, le Maire de Rochonvillers préconise d'avoir recours au télépéage et de ne pas utiliser le système des barrières à péage, afin de ne pas freiner le trafic.

Emmanuelle GAY assure qu'il y a une volonté d'optimiser le passage au péage (en travaillant à la fois sur l'infrastructure et son mode de fonctionnement et de gestion).

Samuel MEUNIER indique qu'un travail conjoint est mené avec les autorités luxembourgeoises sur l'élargissement de l'axe routier, tant côté français que côté luxembourgeois. Les autorités luxembourgeoises se sont exprimées récemment sur le sujet. Il n'y a pas d'opposition de principe. Il ajoute, à titre général, que si la part des poids lourds à l'heure de pointe joue un rôle important dans le sentiment d'insécurité, ce n'est pas uniquement en les « retirant » que sera résolu le problème de la congestion que connaît cet axe routier.

Un prêtre travaillant à Argancy et responsable d'une maison d'accueil insiste sur l'urgence de rénover l'autoroute A31, en particulier à la hauteur de Croix d'Hauconcourt, une zone extrêmement dangereuse. Il demande si des réponses techniques seront en l'espèce prochainement apportées. Il affirme, plus généralement, qu'il convient de bien réfléchir à la question des nœuds, des échangeurs, en assurant à la fois fluidité de circulation et sécurité.

Samuel MEUNIER indique à nouveau qu'un travail a été engagé sur l'analyse du trafic. La problématique des échangeurs fait partie de la réflexion. Des aménagements doivent être réalisés par la SANEF d'ici 3 à 5 ans, à plus long terme dans le cadre du projet de l'A31bis.

Le Président de la Commission mobilité du Conseil économique, social et environnemental de Lorraine rappelle que son organisme a toujours défendu le projet de l'A31bis, tant pour des raisons économiques (cf. développement des territoires, compétitivité, etc.), de santé, de sécurité, qu'environnementales. L'A31 est devenu un axe routier européen. Il convient d'agir sur les poids lourds et les véhicules particuliers pour limiter le trafic dans une approche multimodale.

Un usager de l'A31 indique que son temps de parcours (entre Metz et Luxembourg) est passé de 1h à 1h15 depuis un an. Il insiste sur la nécessité d'engager rapidement des actions, sous peine d'arriver à un niveau de « sclérose de l'autoroute », avec un nombre de moins en moins important de Français intéressés pour aller travailler à Luxembourg. Il suggère d'installer de grands parkings dans les gares de campagne.

Un usager suggère, s'agissant de la liaison Thionville – Luxembourg, de « raisonner » en 3x2 voies (avec deux voies alternativement montantes et descendantes) plutôt qu'en 2x3 voies, car c'est le seul endroit où il y a un trafic pendulaire asymétrique.

Samuel MEUNIER affirme que la réflexion conduite avec les partenaires luxembourgeois est une étude d'opportunité, qui vise à identifier les modalités d'exploitation permettant d'utiliser au mieux cette liaison, en favorisant notamment le bus et le covoiturage.

Financement

Une usagère demande si le scénario d'un « péage de transit » pour les poids lourds sous forme d'expérimentation, permettant de ne pas pénaliser les Mosellans et les Lorrains, qui ont déjà une fois « payé » l'A31, a été envisagé.

Samuel MEUNIER rappelle que le dispositif de l'écotaxe a été abandonné par le gouvernement. La possibilité de l'expérimentation d'une écotaxe régionale a été évoquée, mais elle nécessite à la fois la mise en place de nouvelles technologies et d'être faisable au plan juridique (l'application du dispositif à une seule région doit être compatible avec le principe d'égalité devant l'impôt, la Commission européenne devra être consultée et donner son aval). Aujourd'hui, ce type de réflexion s'inscrit dans un calendrier de moyen-long terme.



Un conseiller municipal de Metz met en garde contre le prix du péage. Il rappelle que l'un des péages les plus chers de France se trouve en Lorraine (entre Metz et Strasbourg). Il est absolument essentiel de ne pas pénaliser les usagers. Il s'interroge par ailleurs sur la participation du Luxembourg qui, fait-il remarquer, profite d'une main-d'œuvre (française) qualifiée.

Emmanuelle GAY assure que l'objectif fixé est de ne pas pénaliser l'utilisateur. Les niveaux de péage estimés sont nettement inférieurs à l'existant, avec une forte différenciation entre le péage VL et le péage Poids lourds.

Le Président du Conseil départemental de la Moselle salue le lancement de ce projet, qui, rappelle-t-il, est attendu depuis très longtemps par les Mosellans. Il estime qu'une infrastructure comme l'A31bis, du fait de ses caractéristiques, mérite un financement européen. Il affirme que le contribuable et l'usager, qui pourraient contribuer deux fois au financement de l'infrastructure (par l'impôt et par le droit de péage), ne doivent pas être sollicités.

Emmanuelle GAY assure que l'État entend rechercher des financements européens.

Un conseiller municipal d'Argancy estime que les Européens qui fréquentent les autoroutes françaises pourraient contribuer au financement de l'infrastructure en s'acquittant de l'achat d'une vignette.

Samuel MEUNIER signale qu'il existe des règles européennes en matière de compatibilité entre péages et vignettes. La France a choisi depuis longtemps de développer le péage. Quoi qu'il en soit, les vignettes s'appliquent aux différents usagers. Il n'y a pas de discrimination (principe communautaire) entre les différents usagers selon leur origine.

Un représentant de la Fédération de Moselle du Parti communiste français s'insurge contre la volonté du Gouvernement de mettre en place un péage. Cela est totalement inexplicable et inacceptable, si l'on songe aux milliards d'euros générés par l'évasion fiscale ou encore la spéculation boursière et surtout au contexte économique particulièrement difficile auquel doivent faire face les Mosellans.

Un usager pointe du doigt les prix prohibitifs des péages qui inciteront très certainement de nombreuses personnes à emprunter les routes départementales ou communales.

Emmanuelle GAY fait valoir que le prix dépend des scénarios envisagés et qu'il existera des abonnements pour les usagers qui empruntent fréquemment l'axe routier.

Un usager s'insurge contre le projet d'installer un péage sur l'A31bis, considérant que cela revient à faire payer deux fois l'infrastructure à l'usager.

Samuel MEUNIER rétorque que l'usager apporte ainsi sa contribution stricto sensu au nouvel investissement réalisé et au nouveau service mis en place.

Offres de transport alternatives

Un conseiller municipal de Metz qualifie le projet de « frileux ». Il préconise une approche plus prospective des transports. Le projet d'une voie ferrée rapide nouvelle, permettant de relier Épinal à Luxembourg, n'a par exemple pas été évoqué. Il fait observer qu'il existe des solutions alternatives permettant de diffuser davantage la circulation (cf. projet de VR52, projet de l'A30).

Emmanuelle GAY indique que le projet de l'A31bis intègre à la fois des éléments d'innovation en matière de gestion du trafic et des solutions alternatives sur l'ensemble des modes utilisés.

Une étude a été conduite en partenariat avec le Grand-Duché du Luxembourg sur les possibilités d'exploitation multimodale de la troisième voie sur le secteur nord, étude visant à favoriser les transports collectifs, le covoiturage, avec des accès facilités et des circulations privilégiées. Mais il est besoin, pour ce faire, d'infrastructures.

Il existe des projets ambitieux sur le mode ferroviaire. Les études menées avec SNCF-Réseau ont confirmé que les besoins n'appellent pas la création d'une ligne supplémentaire, mais des travaux sur les nœuds ferroviaires. Ils sont prioritaires pour l'État et ses partenaires.

Il existe des projets routiers sur d'autres routes pour répondre à des difficultés existantes. Mais l'objectif n'est pas de diffuser la circulation sur toutes les voiries adjacentes, car cela induirait des nuisances supplémentaires sur des voiries et des environnements de voirie non adaptés à cela.



Samuel MEUNIER précise que l'ensemble des projets portés par les différents maîtres d'ouvrage (VR52, A30, etc.) ont été pris en compte dans l'élaboration du projet de l'A31bis. Ils ne peuvent donc, en soi, constituer des alternatives.

Section Rocade Est

Un conseiller municipal d'Argancy rappelle que la rocade Est dessert deux hôpitaux. Il est donc indispensable que cet axe soit particulièrement fluide.

Samuel MEUNIER indique que cette section est concédée à la SANEF. Un élargissement est prévu. Son financement doit être inscrit dans le plan de relance autoroutier, qui a été récemment validé. La SANEF conduira une concertation autour de ce projet d'élargissement.

Concertation

Un conseiller municipal d'Argancy souhaite savoir de quelle manière seront associées les communes aux mesures relatives aux nuisances. La concertation est essentielle, affirme-t-il avec force.

Samuel MEUNIER indique que la concertation est prévue tout au long du projet, jusqu'à la conduite des travaux.

Schéma multimodal de transport en Lorraine

La Directrice de l'Agence d'urbanisme des agglomérations de Moselle souhaite connaître l'impact de la réalisation de l'A31bis sur l'usage du TER et du fret fluvial et ferroviaire, ainsi que les montants d'investissements projetés en matière de fret fluvial et ferroviaire, afin d'avoir une idée un peu plus précise de la façon dont le projet de l'A31bis s'inscrit dans un schéma multimodal de transport pour la Lorraine.

Emmanuelle GAY indique que l'information relative à l'impact de la réalisation de l'A31bis sur l'usage du TER et du fret fluvial et ferroviaire n'est pas disponible. Les études visent à apprécier le volume de trafic estimé sur les différentes sections de l'autoroute aménagée. Elle affirme qu'elle ne dispose pas de chiffres concernant l'ensemble des montants d'investissement des différents modes de transport. Cela étant dit, il est certain que les investissements réalisés au titre du mode ferroviaire sont considérables.

Un usager fait observer que le Luxembourg n'a pas une politique favorable à la voiture (cf. places de parkings très onéreuses).

Samuel MEUNIER affirme qu'un schéma de mobilité transfrontalière a été établi avec le Luxembourg. Il y a un objectif partagé de développement des autres modes de transport, sans volonté toutefois de supprimer la voiture.

Opportunité du projet

Un représentant de la Fédération de Moselle du Parti communiste français critique le scénario consistant à considérer que le transport fluvial et ferroviaire de marchandises ne pourra pas assurer le futur des transports en Lorraine. Il traduit selon lui la vacuité de la vision écologique du Gouvernement. Cela est d'autant plus étonnant et désolant que la France accueillera à la fin de l'année la COP 21.

Le Président de Metz Métropole invite chacun à faire preuve de responsabilité. Si le projet de l'A31bis doit répondre à des problématiques de sécurité et de nuisance sonore, il constitue un enjeu majeur pour l'attractivité du territoire.

Un habitant de Metz souhaite savoir si la réduction annoncée des déplacements a été prise en compte (cf. covoiturage, augmentation du coût de l'essence, etc.) et se demande s'il ne serait pas plus opportun d'engager des investissements dans d'autres types de transport.

Emmanuelle GAY indique que les études de trafic prennent en compte un grand nombre d'éléments de prospective (modes de transports – covoiturage, mobilité électrique –, répartition des habitants et des activités économiques sur le territoire, etc.). Les infrastructures routières restent nécessaires pour supporter ces mobilités, même si personne ne peut dire avec certitude quels seront les modes de gestion en 2050.



(Clôture de la réunion à 21h45)