



Projet autoroutier d'A31bis "au cœur du sillon lorrain"

SYNTHÈSE DE LA RÉUNION PUBLIQUE Metz, le 25 juin 2015, 19h15 à 22h25

En tribune

Commission particulière du débat public :

Michel MORIN – *Président*

Jean-Paul PUYFAUCHER

Christine JEAN

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

Guy CAMBIANICA, Conseiller municipal délégué de Metz

Sandrine MARX, rapporteur de l'atelier « offre des réseaux de transports et déplacements transfrontaliers »

Jacques BLINDAUER, rapporteur de l'atelier « financement »

Nombre de participants : 100 personnes



(Début de la réunion à 19h15)

Mot d'accueil de Monsieur le représentant du Maire de Metz

Guy CAMBIANICA, représentant de Dominique GROS, le maire de Metz, rappelle que le débat se poursuit jusqu'au 13 juillet par voie électronique. Il insiste sur l'importance du sujet, car l'A31 est un axe routier saturé, avec notamment des temps de déplacement en forte croissance vers le Luxembourg. Au-delà de l'inconfort généré, il estime également que cette situation est contradictoire avec la volonté générale de s'inscrire dans une politique de développement durable. Il souligne ensuite l'intérêt de ne pas laisser les spécialistes décider seuls de la question, mais d'entendre les préoccupations de tous. L'expression publique est d'ailleurs désormais audible et écoutée selon lui. En effet il rappelle que certaines des suggestions formulées ayant déjà eu un écho important puisqu'elles sont prises en compte dans l'actuel projet.

Introduction de Michel MORIN, président de la Commission particulière du débat public

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis, indique qu'il a reçu plusieurs demandes d'expertises complémentaires émanant essentiellement d'élus et de citoyens du Toulouais, et a décidé de les transmettre à la Commission nationale du débat public. Cette dernière jugera, lors de la séance plénière du jeudi 2 juillet 2015 des suites à donner à cette demande portant sur l'évaluation du trafic de l'éventuel barreau Toul-Dieulouard et sur la faisabilité d'un élargissement sur place de l'A31 au droit de l'agglomération nancéienne et sa capacité à répondre à l'objectif de désengorgement de l'A31. Si cette demande devait aboutir, Michel MORIN indique que le débat public serait prolongé jusqu'au mois de septembre 2015

Présentation du débat public

Jean-Paul PUYFAUCHER, membre de la Commission particulière du débat public A31 bis rappelle les principes réglementaires du débat. Il précise que l'objet du débat public est de remettre le citoyen au cœur de la décision publique. Il indique que le débat porte sur l'opportunité du projet et vise à :

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

La commission particulière est neutre et indépendante et a pour rôle d'animer le débat public en créant les conditions d'une bonne information de chacun et de la plus large expression possible des citoyens. Trois principes régissent le débat : la transparence des informations, l'équivalence des prises de parole et l'argumentation des échanges. Ce dernier élément permettra ensuite à la CDPD de bien rendre compte de la portée des propositions recueillies.

Présentation du projet par la DREAL

Yann LETROUBLON, chef de projet, DREAL Lorraine, indique que le sillon lorrain se situe au sein d'un corridor de déplacement européen, au cœur de zones d'habitat et d'activités de densité élevée avec de grandes agglomérations et le Grand Duché du Luxembourg. Le trafic de l'A31 est constitué de trois types de flux : local, de transit et d'échange. Il est très élevé avec une part des poids-lourds importante (environ 10 000 camions passent chaque jour sur cet axe, 55 % étant en transit). La situation est d'ores et déjà difficile et devrait se dégrader dans les années à venir. Quelques atouts sont toutefois à exploiter avec le réseau ferroviaire pour le trafic voyageur et marchandises ainsi qu'une voie d'eau, la Moselle, navigable de part en



part. Malgré des investissements ferroviaires conséquents et la prise en compte de l'augmentation prévue des modes de transport alternatifs comme le covoiturage ou les bus, il demeure que 500 000 usagers par jours circulent sur l'axe autoroutier, rendant la solution routière indispensable à la décongestion de l'A31.

Le projet de l'A31 bis se base sur des scénarios volontaristes avec pour objectif de désaturer l'A31, en améliorant la sécurité des usagers et des agents et en accompagnant le développement économique du territoire. Est ainsi prévu l'élargissement de l'A31 à 2x3 voies ce qui serait d'ailleurs l'occasion d'aménagements pour réduire l'impact environnemental. À cela s'ajouterait la construction de nouveaux tronçons à 2x2 voies avec tracés optimisés, là où l'élargissement n'est pas envisageable en veillant à limiter les effets sur l'environnement.

Le coût global de ce projet – qui permet avec 90 km d'aménagement de conforter un itinéraire de 115 km – est estimé entre 1,1 et 1,4 milliard d'euros. L'équilibre du financement – c'est-à-dire la proportion de la part publique et de la part financée directement par les usagers – reste à trouver, sachant que les divers scénarios ont une incidence sur les délais de réalisation et qu'il semble important de pouvoir démarrer le projet avant saturation totale de l'axe. Les modèles de concession réduite, étendue ou partielle conduiraient respectivement à une mise en service de l'ensemble de l'itinéraire 20 ans, 6 ans ou 10 ans après la déclaration d'utilité publique du projet. Il est précisé que le montant des péages serait adapté avec un prix de 12 à 13 centimes d'euros du kilomètre pour les tronçons neufs et un prix divisé par deux ou trois pour les tronçons doublés.

Cette autoroute – qui serait financièrement attractive quel que soit le scénario choisi – permettrait de soulager l'axe autoroutier actuel. Les effets attendus du projet sont ainsi l'amélioration de la circulation avec une réduction et une fiabilisation des temps de parcours assortis des gains de sécurité et environnementaux en desservant mieux encore le territoire.

Il rappelle qu'à l'issue du débat, la ministre en charge des Transports décidera des suites à donner au projet et qu'en cas de poursuite du projet, le maître d'ouvrage poursuivra alors études et concertation.

Présentation de l'analyse par la DREAL du tracé alternatif proposé par la commune de Florange

Yann LETROUBLON, chef de projet, DREAL Lorraine, présente des premières estimations concernant l'alternative proposée par la ville de Florange promouvant le passage par Hayange/Florange plutôt que par l'emplacement foncier réservé à Florange retenu par le projet actuel.

Il indique que le maître d'ouvrage n'a pas encore étudié cette possibilité en profondeur, mais qu'une simulation de trafic a toutefois été faite, mettant en lumière la vraisemblable difficulté de desservir dans cette configuration la ville d'Hayange par la sortie actuelle. Cela aurait évidemment des conséquences sur le réseau secondaire.

La liaison proposée devra permettre un mouvement ouest/nord de l'A30 jusqu'à l'A31 qui n'existe pas aujourd'hui, passerait par des zones très urbanisées au nord et serait confrontée à une topographie présentant un fort dénivelé, notamment au sud. Ainsi, la traversée de la vallée conduirait à la construction d'un long viaduc et il faudrait traverser la forêt domaniale de Florange. Le bruit d'une route surélevée serait par ailleurs difficile à réduire et les nuisances visuelles dans la vallée et par rapport à des monuments historiques difficiles à éviter.

Du point de vue du trafic, l'effet serait a priori comparable – ou légèrement inférieur – concernant la décongestion de Thionville.

Compte rendu de l'atelier sur l'offre des réseaux de transport et déplacements transfrontaliers

Sandrine MARX évoque l'atelier ouvert à tous qui s'est tenu à Thionville avec 28 participants de tous horizons, pour travailler sur la question de l'offre des réseaux de transport et les déplacements transfrontaliers. En complément de la documentation disponible sur le site internet, elle indique que les inscrits ont reçu également des documents de préparation et, sur place, un



dossier complet. Elle souligne d'ailleurs à cette occasion la somme de travail réalisée par les organisateurs de ce débat.

Elle relève que l'ensemble des participants de l'atelier s'est accordé sur la nécessité d'améliorer la situation de l'A31 et que les participants ont souhaité globalement que le projet A31 bis puisse voir le jour dans un délai raisonnable. Elle rappelle que cette position commune n'exclut pas le souhait que des solutions alternatives soient étudiées, avec comme objectif de contenir l'intensification d'un trafic fluidifié, dans un souci de préservation de l'environnement et de la qualité de vie des riverains. A court et moyen termes, les participants ont évoqué la possibilité d'offrir des voies alternatives à la route notamment pendant la phase de travaux. Il ressort ainsi que :

- Les autres modes de transport (bus transfrontaliers, covoiturage, train, fluvial...) doivent être développés sachant que l'amélioration de l'offre de transport en commun passe par l'amélioration du cadencement, l'élargissement des amplitudes horaires, l'ouverture de nouvelles lignes, la réouverture d'anciennes gares, la facilitation de l'accès aux gares et qu'à cet égard l'ambitieux projet luxembourgeois MODU est exemplaire ;
- Le covoiturage devra être facilité – pourquoi pas avec une voie et des parkings réservés, des plates-formes de mise en relation dédiées par entreprise ou bassin de vie ;
- La limitation de la circulation serait possible par la régulation en temps réel, l'installation des feux intelligents, la réglementation du trafic des poids-lourds en heure de pointe avec création d'aires de stockage, la modulation du sens des voies pour suivre la densité des flux, certains allant jusqu'à évoquer le concept de route intelligente alimentée de nouvelles technologies ;
- L'étalement des flux en modulant les heures de travail ;
- Le développement du fluvial sur la Moselle qui aujourd'hui n'est exploité que pour la moitié de ses capacités.

Il apparaît que globalement les solutions sont nombreuses, que des investissements sont déjà engagés concernant notamment le cadencement, et que c'est donc dans la complémentarité de tous ces modes que se trouve la solution pour un axe de communication nord-sud optimisé pour tous les usagers quotidiens ou plus exceptionnels, ainsi que pour les riverains.

Compte rendu de l'atelier « financement »

Jacques BLINDAUER rappelle que l'atelier a été un lieu de réflexion sur les modalités de financement et remercie également la CPDP pour l'organisation de cette réunion, indiquant qu'en marge de la thématique principale – Comment financer les travaux et l'entretien de l'autoroute de façon équitable avec une part juste revenant aux contribuables et une aux pollueurs et utilisateurs réels ? –, des craintes ont été évoquées sur les nuisances sonores et le trafic des poids-lourds.

Il indique qu'un consensus s'est dégagé, tous les participants s'accordant pour dire que la situation de l'A31 doit être améliorée.. En effet au regard de la situation présente, l'immobilisme ne peut pas être une option. L'impossibilité de débloquer des fonds publics dans des délais en adéquation avec l'urgence des besoins est toutefois soulignée, tout comme l'importance de ne pas « déshabiller » les collectivités par un financement trop lourd qui pourrait notamment les empêcher de développer les autres modes de transport.

Diverses solutions ont été évoquées :

- la mise en place d'un projet a minima, sans concession ;
- la réalisation progressive des aménagements en fonction des priorités chiffrées et détaillées, tronçon par tronçon ;
- la mise en place d'aménagements de modernisation (élargissement de la D 611 à deux fois deux voies), sans concession ;

D'autres modes de financement ont également été évoqués : le péage ; la sollicitation des collectivités ; l'application du principe pollueur – payeur ; l'utilisation de la taxe sur l'essence ; les fonds européens ; la mise en place d'une vignette ; la



mise en place d'une écotaxe régionale. Le recours à des solutions alternatives à la route est évoqué, et la possibilité de mise en concession de tout ou partie du parcours pousse à se poser des questions sur le contour des contrats de concession et les surcoûts liés aux concessions privées.

En conclusion, les débats de l'atelier ont conduit les participants à affirmer qu'il faut faire quelque chose, le faire vite, trouver le financement en préservant l'équilibre entre service rendu et prix à payer, et ce, sans négliger les alternatives à la route.

Questions et interventions de la salle

Déroulement du débat public

- Une citoyenne de Florange s'interroge sur la prise en compte des interventions des participants par le maître d'ouvrage et se demande si les avis et remarques sont bien utiles.

Le président de la Commission particulière du débat public rappelle que tout est enregistré et que les comptes rendus seront disponibles pour tous sur le site internet.

La DREAL confirme que tous les avis ont été entendus et que le maître d'ouvrage a pris note notamment des propositions de variante de tracé et que c'est seulement à l'issue du débat public que sera prise la décision de poursuite ou non du projet. Si la décision est de poursuivre, des études plus approfondies seront menées et de nouvelles modalités de concertation seront instaurées.

- Un représentant d'AGIRR indique s'étonner qu'aucune réunion n'ait été organisée spécifiquement à Florange.

Le président de la CPDP rappelle qu'il n'était pas possible d'organiser des débats dans toutes les villes du tracé et que les habitants de Florange ont pu s'exprimer largement et à plusieurs reprises.

- Le maire de Florange, indique qu'il remettra la pétition des Florangeois (plus de 800 signatures) au président de la CPDP. L'adjoint au maire de Florange reconnaît la qualité des débats et demande que la Commission particulière du débat public fasse directement passer au gouvernement le message des habitants de Florange.

Le développement économique

- Un chef d'entreprise, fondateur il y a quelques années d'une association pour le développement des infrastructures en Lorraine, se félicite du travail fait sur ce projet, qu'il considère être bien plus précis que ce qui avait été présenté il y a une dizaine d'années. Il souhaite la réalisation de l'A31 bis avec un démarrage rapide des travaux, car selon lui la thrombose de cet axe risque de détourner le trafic du territoire lorrain vers d'autres régions voire d'autres pays et cela handicapera les entreprises locales et leurs salariés.
- Guy CAMBIANICA, Conseiller Municipal de Metz, fait le rapprochement avec le développement des start up lorraines effectué sans raccordement à l'autoroute numérique pour espérer, qu'à l'inverse, des aménagements seront prévus pour améliorer certains accès à l'A 31 bis.

La DREAL rappelle que des réflexions seront menées pour améliorer le fonctionnement d'échangeurs existants en partenariat avec les aménageurs concernés. À toutes fins utiles, il est précisé qu'à ce jour aucun échangeur supplémentaire n'est prévu sur la rocade de Metz.

Les prévisions de trafic

- Un membre d'AGIRR réfute « la catastrophe annoncée » qui fonde selon l'association le projet A31bis et souligne



que même le dossier du maître d'ouvrage indique que le trafic des poids-lourds n'augmente plus depuis quelques années.

La traversée de Florange

- Un représentant du collectif « non à la traversée de Florange par A31 bis », sans être opposé à l'intégralité du projet, signale que 800 signatures ont déjà été récoltées contre la traversée de Florange. Il, souligne la nécessité d'étudier toutes les autres possibilités et insiste sur l'impossibilité de concevoir qu'une telle route traverse les villages, s'implante à 50 mètres des maisons, et passe devant des équipements comme des écoles...
- Un Florangeois se demande comment il peut être envisagé de couper une ville en deux pour en soulager une autre. Il considère en outre qu'il s'agit de régler un problème qui ne survient que deux fois par jour, le matin et le soir, à cause du trafic transfrontalier. Il suggère de détourner des camions, en amont, vers l'A30.
- Une habitante de Florange prend la parole pour dire qu'elle veut simplement vivre en paix et que les maisons de beaucoup d'habitants ne vaudront plus rien avec la proximité de l'autoroute, alors que ces maisons sont le fruit du travail de toute une vie.
- Le maire de Florange rappelle que le terrain gelé depuis une cinquantaine d'années l'était dans la perspective de la réalisation de la VR52 dont la construction était justifiée par un fort développement de l'activité sidérurgique. Il estime que depuis, la situation a bien changé, avec la disparition des hauts fourneaux. Il considère que cela libère une importante friche qu'il serait bon d'utiliser. Il propose donc de réfléchir à des solutions alternatives qui pourraient désenclaver certaines parties de la vallée et éviter de couper une zone urbanisée. Il rappelle qu'à ce jour la solution proposée par la DREAL – la traversée de Florange – est particulièrement onéreuse puisqu'elle représente environ un cinquième du coût total du projet et qu'elle n'est pas sans coût environnemental. Il espère que d'autres possibilités seront proposées et étudiées.
- L'adjoint au maire de Florange rappelle que la ville et la région ont suffisamment souffert et qu'il existe d'autres possibilités de tracé. Si la ville a fait un effort pour proposer une solution alternative – qui d'après lui ne correspond d'ailleurs pas à ce qui a été présenté par la DREAL –, il revient au maître d'ouvrage qui en a les compétences de concevoir et préciser d'autres voies possibles. Pourquoi choisir de laisser une friche industrielle dans cette vallée ? Ne serait-ce pas plutôt l'occasion de dépasser enfin cette période de foncier gelé ? Il prévient que quoi qu'il en soit la commune dira « non » au tracé actuel.
- L'ancien Maire de Florange confirme que l'emprise sur Florange figure dans les documents d'urbanisme, mais qu'historiquement les Florangeois se sont toujours opposés aux différents projets routiers. Il continue de les soutenir et regrette que l'État français ne partage pas l'ambition luxembourgeoise incarnée dans son plan de mobilité avec une vision globale sur les transports de marchandises et de personnes, des transports collectifs en sites propres, des solutions alternatives et concertées. Aménager l'A30 et la troisième voie du nord de Thionville sont des possibilités trop rapidement écartées. Il indique qu'il fera à cet égard une contribution détaillée.
- Le Maire de Coincy s'interroge sur les conséquences du projet d'A31 bis sur le contournement ouest de Metz : ce dernier remplit-il toutes les conditions pour recevoir un flot de camions importants ? Il incite les habitants de Florange à la vigilance indiquant que la commune de Coincy n'est pas parvenue à protéger la ruralité et l'environnement dans le cadre d'un autre projet d'infrastructure, en dépit d'un arrêté préfectoral jouant en leur faveur.

La DREAL rappelle que les autres modes de transport font partie de la solution globale et que leur développement a été pris en compte avant de proposer un aménagement autoroutier.

En ce qui concerne la traversée de Florange, la DREAL rappelle que le maître d'ouvrage envisage d'utiliser un emplacement réservé à cet usage depuis de nombreuses années. Elle indique que les enjeux liés à la présence de riverains sont bien connus. Le dossier du maître d'ouvrage mentionne ainsi que, lors de la réalisation du tracé, des mesures seront prises pour



réduire au maximum les nuisances et préserver des continuités de la ville avec, par exemple, des solutions en tranchée couverte. La DREAL regrette que les réponses apportées sur l'alternative au passage par Florange soient jugées insatisfaisantes et indique que les éléments de réponses n'ont pour l'heure pas encore fait l'objet d'une étude approfondie.

La DREAL indique que l'A30, même aménagée, ne peut pas capter un trafic significatif pour soulager l'A31 et renvoie vers une fiche détaillée sur ce point, disponible sur le site internet du débat.

Les propositions de tracés alternatives au contournement ouest de Thionville et l'opposition aux barreaux neufs

- Un membre d'AGIRR, rappelle que l'association est en désaccord avec le maître d'ouvrage principalement au sujet des barreaux neufs dont il estime qu'ils sont en fait des créations de voies rapides pour ceux qui peuvent payer au détriment des autres et que cela revient à programmer des bouchons pour les plus pauvres. Il ajoute que les autorités luxembourgeoises travaillent dans un tout autre sens puisqu'ils encouragent les travailleurs transfrontaliers à venir en transport en commun.
- Un président d'association et un député demandent pourquoi n'est pas envisagé un contournement Est.
- Un président d'association demande si la, superposition des voies d'autoroute ne serait pas une meilleure solution.
- Les représentants d'AGIRR remettent en cause l'utilité de certains tronçons de contournement comme celui de Toul-Dieulouard, estimant qu'il est préjudiciable aussi bien pour les habitants que pour l'environnement.

La DREAL répond que le contournement Est capterait beaucoup moins de trafic, et que les solutions évoquées autour de Florange permettent, entre autres, de rendre plus accessible la vallée de la Fensch en reliant A30 et A31.

Quant à la superposition d'autoroutes, elle indique que cela existe dans certains pays, mais que les échanges à organiser et les contraintes techniques comme les impacts paysagés sont inévitablement très significatifs.

Concernant le barreau Toul-Dieulouard, la DREAL signale qu'une fiche est disponible sur l'attractivité du tronçon évoqué, mais qu'il est possible qu'une contre-expertise soit effectuée ultérieurement.

Les nuisances et les impacts environnementaux et sanitaires

- Un député de la Moselle souligne les préoccupations des habitants de Florange et évoque l'importance des nuisances sonores inévitables, notamment en lien avec le contournement sud-est de Metz. Il demande que soient installées des protections sonores et alerte la DREAL notamment sur les pics de bruit qui sont plus pénalisants que les moyennes généralement prises en compte.
- Une toxicologue, membre de la fondation Nicolas Hulot et du CODERST se dit fondamentalement favorable à une amélioration de l'A31 qui ne doit toutefois pas se faire au détriment de la qualité de l'air et de la vie des riverains.

La DREAL répond que les nuisances sonores seront prises en comptes conformément à la réglementation. Pour autant, il ne semble pas y avoir à ce jour de point noir « bruit » recensé sur le tracé sud-est et le parcours de la RN431. La DREAL rappelle que lorsque des aménagements urbains sont réalisés après la construction des routes, il revient aux aménageurs de prévoir les protections nécessaires.

La DREAL indique que la problématique des gaz à effet de serre est bien prise en compte dans le projet. Le bilan carbone de la construction du projet est disponible sur le site internet du débat. La DREAL précise que les conclusions de ce bilan, réalisé suivant les méthodes préconisées par l'ADEME, sont que le projet n'augmente pas les émissions car la réalisation du projet n'augmente pas le trafic et que la phase de construction aurait un effet négligeable. Par ailleurs, la DREAL rappelle que l'évolution des véhicules est plutôt favorable à la résolution de ces problématiques.



Le développement d'autres modes de transports et la multimodalité

- Le responsable départemental du PCF rappelle que le gouvernement organise la COP 21. Il estime que les transports et notamment la route sont le facteur majeur de réchauffement. Or il relève qu'aucune mention du réchauffement climatique n'est faite dans les documents du débat public. Il estime qu'il y a urgence à travailler pour organiser le droit au transport autrement qu'avec le « tout autoroute » afin de pouvoir assurer aux générations futures la possibilité de vivre sur une planète vivante.
- Un membre d'AGIRR rappelle que la France organise la COP 21 et se veut exemplaire en matière de développement durable. Il relève une incohérence entre ces ambitions et le projet A31 bis. Il s'interroge notamment sur l'utilité des nouveaux tronçons qui ne préservent pas l'intégrité du territoire. Plus généralement, il considère que les problèmes ne sont pas les mêmes tout au long du tracé et que, s'il y a bien des encombrements ponctuels au nord de Thionville, l'une des raisons du succès de l'A31 est bien sa fluidité. Cette route n'a toutefois pas la capacité de désengorger les agglomérations qui bénéficieraient plutôt d'une meilleure gestion des échangeurs.
- Une toxicologue, membre de la fondation Nicolas Hulot et du CODERST, demande comment l'État souhaite atteindre ses objectifs écologiques sans approfondir les projets alternatifs notamment sur un éventuel canal à grand gabarit.
- Le président du collectif d'information sur le traitement des déchets revient sur la question d'une taxe pour les camions qui, selon lui, permettrait de mettre à niveau l'A31 d'un point de vue environnemental. Il propose que soit étudié l'ajout de stations de TER notamment autour de l'agglomération messine qui permettrait à de nombreux usagers d'aller travailler ou de se rendre en ville en train. Il propose également une intensification de la concertation avec le Luxembourg pour développer des projets communs.
- Un citoyen estime qu'il faudrait reporter les efforts sur le ferroviaire.
- Un représentant associatif estime que la solution du monorail a été insuffisamment étudiée et donne l'exemple du monorail Transquébec.
- Un membre du Conseil Economique et Social Lorraine, intervenant pour la CGT Lorraine, insiste sur l'importance de concevoir un projet sociétal et citoyen, global, intégrant l'intermodalité, les potentialités ferroviaires et fluviales qui encourage notamment le report du trafic des poids-lourds vers d'autres modes.

La DREAL renvoie vers le site internet du débat sur lequel toutes les études sont disponibles. Elle ajoute que certains investissements notamment sur le fluvial sont soutenus par l'État, mais que globalement les ordres de grandeur de trafic sont tels qu'il est difficile d'envisager de « faire sans la route ». Le projet tel qu'il est conçu répond d'ailleurs aux enjeux du Grenelle de l'environnement, le projet A31 bis étant intégré au schéma national d'infrastructures « post Grenelle » – contrairement au projet précédent connu sous le nom d'A32.

La DREAL précise qu'entre 2000 et 2014 plus d'un milliard d'investissements a été fait en Lorraine sur les autres modes de transport, et ce, en partie grâce à des subventions de l'État.

La DREAL confirme que l'esprit de complémentarité entre les modes de transports anime l'État et les porteurs du projet A31 bis.

La DREAL indique que la concertation continue avec le Luxembourg pour aller vers davantage de transports collectifs et multimodaux mais rappelle que plus de la moitié des emplois occupés au Luxembourg par des transfrontaliers ne sont pas situés à Luxembourg Ville même.

Le financement



- Un membre du Conseil Economique et Social Lorraine, intervenant pour la CGT Lorraine, suggère l'adjonction d'un 4ème scénario dit « d'investissement » aux trois scénarios de concession. Il faut selon lui, ne plus continuer d'enrichir les opérateurs autoroutiers privés, mais s'appuyer sur un financement public des travaux par emprunt d'État. Ce modèle de développement permettrait de respecter l'environnement et de redonner de la force au service public par la gestion du transport qui serait alors payé à son juste prix. Il rappelle que ceci ne doit toutefois pas retarder les travaux nécessaires à l'amélioration des conditions de sécurité actuelles.

La DREAL rappelle que les péages permettent de moduler la participation et notamment de faire participer les poids lourds en fonction de leur impact réel.

Éléments de conclusion par la DREAL : les premiers enseignements du débat

Emmanuelle GAY précise qu'il est trop tôt pour conclure le débat, mais que quelques éléments marquants ont d'ores et déjà été retenus.

Elle cite le fait que la coordination avec le Grand Duché et les acteurs ferroviaires est essentielle dans la conception du projet ou le fait que la forte composante transfrontalière, la diversité des modes de transport et des publics concernés ne peuvent être négligés.

Les points partagés concernent les phénomènes de saturation, de report sur le réseau secondaire et les dysfonctionnements de certains échangeurs. L'urgence d'une solution est évoquée par certains, la nécessité de la remise à niveau environnementale de la structure actuelle par d'autres, et ce avec une préoccupation spécifique sur les nuisances sonores et le respect de l'environnement naturel et humain.

Les enjeux d'exploitation de la route, du multimodal et de route intelligente ont été largement abordés et des variantes ont été étudiées, certaines ajoutées et d'autres écartées.

Le débat reste passionné quant à l'opportunité d'un projet routier, sa cohérence avec l'ensemble des politiques portées par le Ministère de l'Écologie et des Transports, la pertinence du barreau Gye-Dieulouard, le mode de financement ou encore l'utilisation de la rocade sud de Metz.

Au cœur de ces éléments qui font débat : la traversée de Florange et la variante de passage sur Hayange, le tracé dans le secteur sud autour de Dieulouard, ou encore les questions de tracé de la rocade sud de Metz.

Éléments de conclusion par la CPDP : les premiers enseignements du débat

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public, évoque les principaux enseignements du débat.

Elle relève que la participation a été importante à ce stade avec 2 200 personnes réunies lors des 8 premières réunions publiques, 445 Lorrains rencontrés lors des débats mobiles, 520 contributions en ligne. Elle rappelle que 44 personnes ont participé aux deux ateliers thématiques et que 18 cahiers d'acteur ont déjà été rédigés.

Elle indique qu'une forme de consensus est apparue sur la nécessité de régler les problèmes d'engorgement et de sécurité sur l'A31 mais que des divergences apparaissent sur les solutions à mettre en œuvre.

Le débat a ainsi porté sur cinq thématiques principales :

- le financement (divergences sur le bénéfice du péage et de la concession) ;



- les aménagements proposés (les hypothèses de trafic, le barreau Toul-Dieulouard, le contournement de Thionville, le coût du projet par tronçon, l'exploitation multimodale, le contournement de Metz) ;
- les impacts sur l'environnement (les nuisances sonores, la pollution, les répercussions sur la santé, la référence à la COP 21, les ressources, les terres agricoles) ;
- les autres modes de transport (forte demande de développement de modes de transports autres que routiers) ;
- le développement économique (divergences sur les retombées du projet en termes économiques).

Elle précise que ce premier état des lieux ne tient pas lieu de compte-rendu et que les différentes positions seront approfondies ultérieurement. Elle conclut en rappelant que le poids des contributions ne sera pas quantitatif comme dans un sondage mais principalement qualitatif, insistant sur l'importance de l'argumentation.

(Clôture de la réunion à 22h25)