



Projet autoroutier A31 bis "au cœur du sillon lorrain"

VERBATIM

Réunion de clôture du débat public
Metz, le 22 septembre 2015, 19h10 à 21h45

En tribune

Commission particulière du débat public :

Christine JEAN (CPDP)

Michel MORIN (CPDP)

Laurent PAVARD (CPDP)

Jean-Michel STIEVENARD (CPDP)

Maîtrise d'ouvrage :

Emmanuelle GAY, Directrice de la DREAL Lorraine

Yann LETROUBLON, Chef de projet DREAL Lorraine

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL Lorraine

Intervenants :

Dominique GROS, Maire de Metz



(Début de la réunion à 19h10)

Michel MORIN, président de la CPDP

Mesdames et Messieurs, merci de votre présence à cette dernière réunion publique du débat public sur le projet A31 bis, étant entendu que le débat continue sur notre site Internet jusqu'au 30 septembre. Sans tarder, je passe la parole à Monsieur Dominique GROS, Maire de Metz.

Dominique GROS, maire de Metz

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs membres de la Commission, Mesdames et Messieurs, il me revient l'honneur d'ouvrir cette séance en tant que maire de Metz. C'est avec beaucoup de plaisir que je le fais devant vous pour d'abord souligner la qualité des échanges qui ont eu lieu et la qualité du travail que vous avez organisé et présidé. C'est un bel exercice. Comme nous sommes tous automobilistes, cet exercice intéresse tout le monde, même si ce n'est pas forcément aux mêmes endroits. La consultation était large et l'on ne peut pas dire que les acteurs n'ont pas pu s'exprimer, ce qui est important.

Je voudrais profiter de ce moment d'inauguration pour vous dire deux ou trois choses qui me paraissent devoir être dites par le maire de Metz sur ce projet. Ce projet est complètement central dans la nouvelle région ACAL ou la nouvelle région Grand Est. Sa colonne vertébrale est cette autoroute A31. Il est essentiel de considérer que c'est un axe majeur dans la nouvelle structure administrative régionale qui sera la nôtre à partir du 1^{er} janvier prochain. En tant que maire de Metz, je dirais que c'est également l'axe principal du sillon lorrain. Je rappelle que Thionville, Metz et Nancy sont sur cet axe et Épinal est raccordé. Pour l'aire urbaine Metz-Thionville qui gère déjà un hôpital comme le CHR Metz-Thionville ou d'autres activités, notamment dans le domaine militaire, il est également la voie quasi urbaine qui fonctionne pour permettre de se déplacer sur cet espace de vie de nos compatriotes.

Quelles sont les inquiétudes concernant ce qu'on a pu dire ? La première est celle du financement : personne ne veut payer. Je ne vais pas vous donner la solution magique, mais je pense qu'il est nécessaire que l'Europe contribue au projet et que le plan JUNCKER a été fait pour cela. C'est vraiment un axe européen qui doit être mis en avant et bénéficier des finances européennes. En second lieu, je me souviens de la façon dont nous avons travaillé avec le Luxembourg pour le TGV Est européen et je pense que l'élargissement de cette grande autoroute A31 doit intéresser le Luxembourg, même si je sais qu'il ne veut pas élargir jusqu'à Luxembourg. Il veut bien avoir beaucoup de personnes venant de France, mais pas les voitures qui vont avec. Je pense cependant qu'il devrait s'intéresser à cet élargissement dans le cadre d'accords transfrontaliers. Enfin, je reviens sur l'écotaxe parce que j'y suis toujours venu. Malgré les décisions prises, il faut expérimenter sur le plan régional et le plan grand régional avec la nouvelle région ACAL, la possibilité d'expérimenter et de mettre en place une redevance spécifique sur les camions. Je n'ai pas dit « sur les camions étrangers », mais « sur les camions » français et étrangers, puisque c'est la loi européenne. Il ne faut surtout pas démonter les portiques, car cela nous amènera encore à cette possibilité. Je sais qu'il y a eu débat à ce sujet et que tout le monde n'est pas d'accord, mais je le dis ici et j'aurais apporté ma contribution à celles qui ont déjà été apportées par la Ville de Metz et l'Agglomération.

Pour terminer, j'ai bien lu ce qui est envisagé pour l'A431 qui, au départ, devait être une voie de contournement sud-est de Metz très légère et discrète. On avait même parlé de 2x1 voie, ce qui permettait aux gens de continuer à faire la sieste dans leur jardin. Maintenant, il s'agit d'y mettre les camions de façon à calmer le jeu au milieu de Metz. Il est vrai que l'A31 coupe Metz en deux. Je rappelle que des bâtiments se situent à 25 mètres de l'A31 ; ça s'appelle le chemin de la Moselle. Ceci doit être mis dans le compte-rendu. À cause du bruit, les enfants qui y naissent apprennent à crier avant d'apprendre à parler, car il n'y a pas de mur antibruit. Ceux qui sont à l'angle ont la voie ferrée et l'autoroute. Il existe des problématiques, certes, et j'apprécie qu'on envisage de soulager cette voie qui coupe Metz en deux, au même titre que la voie ferrée, l'autoroute, la Moselle et le canal, c'est-à-dire devant les ponts. C'est loin du centre-ville à cause de ces coupures. La RN431 est donc annoncée pour recevoir les camions et le transit des poids lourds. Attention à faire en sorte que cette voie soit adaptée au trafic des poids lourds, ce qui n'est pas le cas en ce moment. Elle doit être reconfigurée : les courbes sont dangereuses à certains endroits, etc. Et, plus important encore : les diffuseurs. Ceux-ci servent à aller à l'hôpital Schuman, à l'hôpital de Mercy et à desservir les quartiers ; c'est une voie qui a servi à organiser le service dans ces secteurs de Metz. Je pense qu'il



faut entièrement revoir les diffuseurs de façon à ce que cette voie de contournement puisse servir, comme on l'espère, à soulager le passage au centre de la ville de Metz, mais qu'elle soit aussi adaptée à sa fonction et donc équipée en conséquence.

Voilà ce que je voulais dire parce que je ne vais pas passer à cet endroit sans indiquer à votre Commission, Madame et Messieurs, les souhaits du maire de Metz et de ses administrés au sujet du projet A31 bis. Je vous remercie.

Applaudissements.

Michel MORIN, président de la CPDP

Merci, Monsieur le Maire. J'aborde le déroulement de notre réunion :

- Nous commencerons, comme c'est la tradition et d'ailleurs une obligation pour nous, par rappeler les principes du débat public.
- Puis, la DREAL fera une présentation raccourcie du projet A31 bis, puisqu'elle a déjà eu l'occasion de le présenter longuement à de nombreuses reprises.
- Après cette présentation et un complément que je ferai sur l'expertise complémentaire en Meurthe-et-Moselle, la salle aura des échanges avec le maître d'ouvrage. Si des questions portent spécifiquement sur l'expertise en Meurthe-et-Moselle, la salle pourra interroger Monsieur PEREZ, ici présent, qui est l'un des trois experts indépendants ayant réalisé les études.
- Ensuite, je demanderai à la DREAL de nous faire part des enseignements qu'elle tire du débat.
- Puis, nous parlerons cette fois à partir de la Commission particulière du débat en lui-même. Nous vous donnerons quelques données quantitatives et nous engagerons une discussion avec vous sur l'évaluation du débat : ce qui a été, ce qui n'a pas été, ce qui manquait, les suggestions que vous pourriez faire, car cela nous intéresse, ainsi que la Commission nationale.
- Enfin, la Commission particulière vous fera part des principaux sujets d'échanges qui ont eu lieu pendant les 12 réunions du débat public, ainsi que sur notre site Internet. Ces sujets seront ensuite développés dans notre compte-rendu.
- Nous concluons sur les suites du débat public.

Je passe la parole à Monsieur Jean-Michel STIEVENARD, membre de la Commission particulière, pour nous rappeler les principes du débat public.

Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP

Nous sommes aujourd'hui la 12^{ème} réunion du débat public ouvert sur l'A31 bis. Vous devez commencer à trouver un peu rituel le rappel des principes du débat, mais nous le faisons par devoir et par conviction pour nous rappeler à nous-mêmes les règles que nous devons suivre. Ce sont nos principes de rigueur, de volonté d'indépendance et de neutralité.

- Je rappelle que ce débat public porte sur l'ensemble du projet, son opportunité, ses objectifs, ses caractéristiques principales tronçon par tronçon, et qu'il se déroule en amont de la décision du maître d'ouvrage qui sera prise ultérieurement, après ce débat. Après que nous ayons rendu public ce compte-rendu, il lui appartiendra de décider de la suite donnée à cette proposition.
- Je rappelle que notre Commission est totalement indépendante. Je me permets de rappeler qu'elle ne dépend pas du préfet, puisqu'on nous le suggère de temps en temps. Nous sommes totalement neutres : aucun de nous n'est lorrain, ce qui prouve à quel point nous ne sommes pas des acteurs de vos territoires, de ce projet.



- Nous avons pour objectif un débat se déroulant de la meilleure manière possible, afin que toutes les paroles soient entendues et écoutées et qu'il y ait complète transparence sur les informations données, les rapports d'expertise et les déclarations des uns et des autres. Chacun de vos propos aux réunions publiques, écrits sur Internet ou d'autres formules est répertorié et rendu public sur le site ; tout le monde peut en prendre connaissance. Plus tard, nous synthétiserons ces réflexions.
- Nous veillons à l'équivalence de la prise de parole : une minute pour poser une question ; trois minutes pour développer une argumentation. Pour l'un et l'autre, nous avons pu tenir cet objectif. Hier soir, un interlocuteur a légèrement dépassé et j'ai bien vu que la salle grondait lorsqu'on dépassait les quatre minutes. De ce point de vue, nous avons fait en sorte que dans ce débat, il n'y ait pas de captation de parole par un groupe ou un interlocuteur.
- Enfin, nous avons fait en sorte que les échanges soient argumentés et qu'ils ne soient pas de simples propos de posture, même s'il y en a eu. Le plus souvent, ils reposent sur des analyses et c'est comme cela que le débat a pu avoir lieu depuis quelques semaines et que nous allons le continuer ce soir.

Je vais donner la parole à Monsieur LETROUBLON qui va présenter de manière succincte au nom de la DREAL, au nom du maître d'ouvrage, le projet tel que nous le proposons depuis 12 réunions.

Yann LETROUBLON, chef de projet à la DREAL Lorraine

Merci. Je suis Yann LETROUBLON, en charge du projet A31 bis à la DREAL Lorraine. Ce soir, je suis accompagné de Madame Emmanuelle GAY, la directrice de la DREAL, et Monsieur Samuel MEUNIER, le directeur adjoint. Je vais brièvement vous présenter le projet A31 bis en vous rappelant en premier lieu la situation actuelle, tout en faisant un point sur les autres modes de transport pour ensuite vous décrire les principes du projet et ses effets attendus.

Comme vous le savez, le sillon lorrain se situe au cœur d'un corridor de déplacements européens avec une densité élevée de zones d'habitats et d'activités, la présence de grandes agglomérations et la proximité du Grand-Duché du Luxembourg. Ces spécificités impliquent un trafic très important dans tout le sillon. Le volume de ce trafic est constitué du trafic local, du trafic de transit et du trafic d'échanges, avec une part importante de poids lourds : 10 000 d'entre eux circulent chaque jour sur l'autoroute, dont 55 % sont en transit dans l'aire d'étude. Ces trafics élevés pour une 2x2 voies entraînent les conditions de circulation difficiles que nous connaissons et qui se dégraderont encore dans les années à venir.

Pour répondre à ces forts besoins de déplacement, le sillon lorrain possède d'autres atouts que l'infrastructure autoroutière, notamment la Moselle à grand gabarit navigable du nord de la Lorraine à l'ouest de Nancy, ainsi que la voie ferrée orientée nord/sud. Je vais vous présenter quelques chiffres pour montrer que ces modes ont d'ores et déjà un rôle essentiel dans le transport de personnes et de marchandises.

- Pour le transport de marchandises :
 - o Le fret ferroviaire transporte aujourd'hui l'équivalent de 1 000 à 15 000 poids lourds. De plus, l'autoroute ferroviaire qui relie Bettembourg (au Luxembourg) à Perpignan, dont le principe est de charger des remorques de poids lourds sur des trains, réalise quatre allers-retours par jour. L'année dernière, elle a permis de transporter 64 000 poids lourds sur voie ferrée. Le projet A31 bis prend d'ailleurs en compte la poursuite du développement de cette autoroute ferroviaire qui va bientôt passer à six allers-retours par jour.
 - o Pour la voie d'eau, une ligne de transport de conteneurs a récemment été ouverte sur la Moselle, ce qui a permis d'en transporter environ 5 000 en une année. Le projet prend également en compte le développement de plateformes multimodales qui combinent la voie d'eau, la voie ferrée et le mode routier pour des capacités qui peuvent théoriquement aller jusqu'à 50 000/100 000 conteneurs par an.
 - o Concernant le mode routier, je rappelle que 10 000 poids lourds circulent sur l'A31 tous les jours, soit 2,5 millions chaque année. Cela reste le mode le plus utilisé pour le transport de marchandises.

Néanmoins, et c'est un point essentiel, on note une complémentarité entre les trois modes, chacun possédant ses atouts et ses contraintes qui trouvent leur pertinence en fonction de la nature des marchandises transportées ou de l'origine et la destination des chargeurs.



- Pour le transport de voyageurs :
 - o 65 000 usagers utilisent quotidiennement le TER en Lorraine. Il a d'ailleurs bénéficié d'investissements importants ces 10 dernières années à hauteur de 600 millions d'euros, avec une augmentation de la fréquentation de plus de 50 % de 2002 à 2009. L'augmentation de l'offre de transport par TER se poursuit avec la mise en place du cadencement et des travaux conséquents en gare et sur les nœuds ferroviaires. À titre d'exemple, sur le trajet Thionville–Luxembourg où la fréquentation est la plus forte, ce sont aujourd'hui 2 700 places aux heures de pointe et ce seront demain 4 000 places, soit une augmentation de plus de 50 %. Dans le projet A31 bis, nous avons retenu un scénario volontariste qui prend comme hypothèse un doublement de la demande actuelle en considérant les aménagements et les investissements réalisés pour pouvoir y répondre.
 - o Concernant le covoiturage, les enquêtes de déplacement montrent une part de 5 % aujourd'hui. Sur ce mode, nous avons également retenu un scénario volontariste avec une part de 15 % aux horizons futurs.
 - o Les bus routiers représentent un mode de transport important. La ligne transfrontalière la plus utilisée permet le transport d'environ 1 million de voyageurs par an. Sur la ligne Toul–Nancy, ce sont environ 500 000 voyageurs et sur les lignes Metz–Thionville, ce sont un peu plus de 125 000 voyageurs. À titre de comparaison, 500 000 usagers environ circulent chaque jour sur l'A31, donc 150 millions environ sur une année.

Pour conclure, les autres modes de transport. La Lorraine bénéficie d'offres complémentaires qui permettent de répondre en partie aux besoins de déplacement. De plus, des projets ambitieux sont en cours de développement, que cela soit pour le transport de marchandises ou le transport de personnes.

Toutefois, la réponse de ces projets à la saturation de l'A31 reste partielle, d'où le projet d'aménagement de l'autoroute A31 bis proposé par l'État pour permettre d'améliorer les conditions de déplacement des Lorrains et accompagner le développement économique du sillon.

Le projet de l'A31 bis a pour objectif de :

- Réduire la congestion sur l'A31 en améliorant les conditions de circulation en garantissant les temps de parcours ;
- Améliorer la sécurité des usagers et des agents en réduisant le nombre d'accidents et leur gravité ;
- Accompagner le développement économique en améliorant la desserte du territoire et les échanges entre les agglomérations et l'ensemble du sillon lorrain.

Le projet A31 bis permet d'assurer la continuité d'un itinéraire global de 115 kilomètres qui dessert la Lorraine selon un axe nord/sud, en cherchant à limiter les impacts sur les milieux humains, agricoles et naturels. Les principes du projet sont :

- L'élargissement de l'A31 à 2x3 voies, ce qui permet de limiter les impacts et d'améliorer la situation environnementale sur l'autoroute actuelle en la requalifiant par des protections sonores, l'amélioration de l'assainissement routier ou le rétablissement des continuités écologiques ;
- La réalisation des tronçons neufs en 2x2 voies, en veillant à optimiser les tracés pour éviter au maximum les impacts de cette nouvelle infrastructure.

Ce projet qui permet de conforter un itinéraire de 115 kilomètres avec 90 kilomètres d'aménagement a un coût global estimé entre 1,1 et 1,4 milliard d'euros. Un enjeu fort du projet A31 bis est sa réalisation avant la saturation complète de l'axe. Pour ce faire, un équilibre est à trouver entre les modalités de financement, qu'il soit sur fonds publics ou par la contribution des usagers. Ces modalités ont une incidence sur les délais de réalisation. Trois scénarios ont donc été étudiés avec des délais de mise en service de l'ensemble de l'itinéraire assez contrastés :

- Le premier scénario est appelé « concession réduite ». Il a une contribution publique d'environ 900 millions d'euros, ce qui implique, au rythme des dotations budgétaires actuelles, une mise en service prévisionnelle de l'ensemble de l'itinéraire environ 20 ans après la déclaration d'utilité publique.
- Pour le scénario « concession partielle », la contribution est d'environ 500 millions d'euros pour une mise en service prévisionnelle de l'ensemble de l'itinéraire environ 10 ans après la déclaration d'utilité publique.



- Pour le scénario « concession étendue », la contribution est d'environ 300 millions d'euros pour une mise en service prévisionnelle de l'ensemble de l'itinéraire environ 6 ans après la déclaration d'utilité publique.

Vous constatez que ces trois scénarios de financement pour un même projet d'aménagement montrent clairement les enjeux quant aux équilibres à trouver entre la participation de l'utilisateur et la contribution publique.

En ce qui concerne les sections concédées, les montants des péages sont adaptés pour limiter les reports d'utilisateurs sur le réseau secondaire :

- Pour les tracés neufs, ce sont les valeurs moyennes usuelles pour le péage en France ;
- Pour l'aménagement sur place au nord de Thionville : la moitié ;
- Pour l'aménagement sur place entre Nancy et Metz : le quart.

Soit un trajet estimé à environ 1 euro hors taxes sur cette section pour les voitures. Ces valeurs de péage permettent d'avoir une autoroute attractive, même quand elle est concédée, et de soulager le réseau secondaire qui est peu adapté à un important volume de trafic.

Les effets que nous attendons du projet A31 bis sont :

- Une amélioration des conditions de circulation sur l'ensemble de l'axe ;
- Une diminution de la congestion ;
- Une fiabilisation des temps de parcours.

Les bénéfices seront une meilleure fluidité des déplacements, donc l'augmentation de la sécurité des usagers et des agents qui interviennent sur l'infrastructure, ainsi que la mise à niveau du point de vue de l'environnement de l'A31 actuelle et l'amélioration du niveau de desserte du Territoire en participant à l'attractivité économique sur l'ensemble du sillon.

Pour terminer la présentation du projet A31 bis, je voudrais indiquer que cette étape du débat qui se termine ouvre un processus de concertation dans la durée. D'abord, à l'issue du débat, le ministre en charge des transports décidera des suites à donner en fonction de ce qui aura été dit au cours de nos divers échanges et des éléments portés au débat. Sur la base de cette décision, le maître d'ouvrage poursuivra les études et les démarches de concertation et de consultation jusqu'à l'enquête publique du projet.

Je vous remercie pour votre attention.

Michel MORIN, président de la CPDP

Merci, Monsieur LETROUBLON.

Je sais que nous sommes à Metz et non en Meurthe-et-Moselle, mais nous vous devons quelques mots sur l'expertise complémentaire réalisée. Après avoir reçu plusieurs demandes début juin, nous les avons transmises à la Commission nationale qui les a acceptées. Ces demandes venaient de personnes qui considéraient qu'il ne fallait pas réaliser le barreau neuf Toul-Dieulouard autoroutier à 2x2 voies à péage et qu'il fallait plutôt élargir l'A31 au droit de Nancy. L'expertise a donc porté sur ces questions-là. Quelles sont les conclusions des experts ?

- Ils considèrent que les projections de trafic faites par la DREAL pour ces aménagements sont globalement acceptables.
- Les experts préconisent que soit installé dans la région nancéienne un observatoire des trafics et des procédures associant les citoyens.
- En ce qui concerne l'élargissement sur place de l'A31 actuelle entre Toul et Dieulouard, les experts pensent que c'est techniquement réalisable, mais avec de très forts inconvénients. C'est la raison pour laquelle ils recommandent de ne pas procéder à cet élargissement entre Toul et Dieulouard par l'A31 aux normes autoroutières. Pour eux, ce serait trop coûteux. Il y aurait une gêne énorme pendant les travaux qui seraient très longs.



- Par ailleurs, concernant le barreau neuf Toul–Dieulouard autoroutier à 2x2 voies, les experts considèrent qu'il est prématuré, car surdimensionné par rapport au trafic prévisible de 15 000 véhicules/jour, ce qui a pour conséquence une subvention publique extrêmement élevée de ce barreau autoroutier. Ils recommandent donc de ne pas le réaliser à court ou moyen terme.

Les solutions qu'ils préconisent sont le fruit d'une approche mesurée et par étapes :

- Sur l'A31 actuelle au droit de Nancy, il s'agirait d'améliorer la fluidité avec un aménagement localisé en plateforme minimum au droit de Maxéville et, surtout, en utilisant une gestion dynamique des flux avec limitation des vitesses et contrôle d'accès, voire rétention des poids lourds à certaines heures.
- Ils pensent qu'à très court terme, il faut faire des aménagements légers sur les itinéraires de contournement de Nancy, notamment la RD611. Ils pensent qu'à moyen terme, il faut amorcer un contournement à 2 voies entre Toul et Dieulouard, éventuellement élargissable à 2x2 voies à long terme si les trafics l'exigeaient dans quelques décennies.

Voilà très rapidement les conclusions de l'expertise complémentaire remise le 31 août, je crois, par les trois experts indépendants qui en étaient chargés.

Nous allons maintenant procéder aux échanges entre le maître d'ouvrage et la salle, sous l'égide de mon collègue Laurent PAVARD.

Laurent PAVARD, membre de la CPDP

Merci. Bonsoir, Mesdames et Messieurs. Nous allons entamer une séquence de 25 minutes environ, jusqu'à 20 h 05, entre vous qui êtes venus poser des questions, le maître d'ouvrage qui est là pour y répondre et éventuellement la Commission si vous avez des questions à nous poser.

Avant de commencer, je rappelle quelques règles du débat. L'objectif est que chacun puisse s'exprimer et donc que chacun prenne la parole pour un temps limité. Respectez ces règles pour permettre la bonne marche et la fluidité du débat. Essayez de limiter votre prise de parole à 1 minute si vous posez une question et à 3 minutes si vous souhaitez présenter une position et donner votre avis sur un sujet particulier. Nous vous demanderons également de vous présenter pour que nous puissions enregistrer qui pose la question et à quel titre vous intervenez. Des personnes viendront ensuite prendre votre identité pour que le verbatim et le compte-rendu de la Commission soient précis.

J'ouvre le débat.

Gabriel HUMBERT, association AGIRR

Bonjour. Gabriel HUMBERT, d'AGIRR. Je parlerai au nom d'un collectif d'associations : AGIRR, Vigie, la FNAUT Lorraine, Eden de Nancy, le collectif P.A.I de Florange, l'ATCPV du Toulais, le PAVE de Landremont, Mirabel LNE de Lorraine. Ce collectif d'associations a une position commune sur ce dossier. Si nous sommes favorables à une modernisation de l'A31 existante et une mise à niveau environnementale de l'équipement existant, un certain nombre de choses nous chagrinent au niveau des barreaux. Une contre-expertise a eu lieu et nous remercions la Commission du débat public de l'avoir réalisée. Certaines choses ont été dites sur le barreau Toul–Dieulouard ; elles sont également vraies pour l'autre barreau litigieux : le barreau de la saignée de Florange, de la nouvelle séparation au cœur de l'agglomération thionvilloise. Je vais donc reprendre les quatre remarques faites en large et en travers par les experts à Nancy il y a quinze jours, je crois, sur ce qui s'applique également sur Florange.

- La première chose est l'évolution du trafic qui est plus faible que celle prévue par la DREAL. Même s'ils ont validé le mode de calcul, ce qui est exact, ils ont indiqué qu'il était haut et que l'hypothèse la plus probable était l'hypothèse basse en expliquant que les dernières tendances étaient plus faibles que celles sur la longue durée.



- Deuxièmement, le coût des tronçons nouveaux, autant le barreau Toul–Dieulouard que le COT, est prohibitif. Si l'on compare le coût du COT aux extensions de réseau mises à 2x3 voies, c'est beaucoup plus cher : on traverse une agglomération ; on doit faire des saignées.
- Troisièmement, la construction d'autoroutes et l'élargissement en milieu urbain ne se font plus. On est en post Grenelle. Aujourd'hui, ce type de choses ne s'envisage plus et l'expert que vous aviez commandé était particulièrement clair sur ce point.
- Quatrième chose : l'autoroute payante avec une concurrence avec une autoroute gratuite, ce qui est aujourd'hui l'hypothèse retenue pour la traversée de Florange, ne fonctionne pas.

Fort de ces quatre analyses et de ces remises en cause du barreau Toul–Dieulouard, nous demandons ces applications et que l'État puisse également intégrer ces remarques pour le barreau florangeois. Merci.

Applaudissements.

Laurent PAVARD, membre de la CPDP

Merci d'avoir tenu dans les 3 minutes. Je comprends que c'est une prise de position de votre association et à moins que la DREAL ne souhaite y apporter un complément, je ne pense pas que vous attendiez une réponse, si j'ai bien compris.

Guy CAMBIANICA, conseiller municipal en charge des Mobilités, Metz

Guy CAMBIANICA, conseiller municipal en charge des Mobilités à Metz. Je ne vais pas reprendre l'argumentation de Dominique GROS, le maire de Metz, sur l'utilité du projet. Par contre, je veux réaffirmer une fois de plus qu'une infrastructure, qu'elle soit immatérielle ou matérielle, ne vaut que par ses interfaces, c'est-à-dire ses entrées et ses sorties. Pour ce qui concerne l'agglomération messine, vous l'avez fort bien dit en préambule, il est question de booster le terminal multimodal pour le transport de conteneurs. Ceux-ci induisent également un renforcement des transports par camions pour les distribuer. Or, l'infrastructure actuelle, qu'on appelle communément « le pont mixte », n'est pas faite pour supporter ce trafic supplémentaire ; elle est d'ailleurs déjà saturée. Sur le contournement Est de Metz, il manque une entrée/sortie, puisqu'une partie du Territoire n'est pas desservie entre la sortie Ennery et celle du Technopôle. Ceci veut dire que l'utilité publique du projet, si elle ne permet pas les entrées/sorties correctes, n'a pas lieu d'être, en tout cas pour ce qui concerne l'agglomération messine. La réponse très lapidaire qui m'a été faite a été de dire qu'il suffit que la Métropole ou la Ville fasse ce complément d'aménagement, mais le coût en est tellement rédhibitoire que ce n'est pas pensable. Cela veut dire que si l'État veut que cette infrastructure se réalise et qu'elle soit d'utilité publique, il doit également prendre en charge les interfaces qui permettent d'entrer et de sortir de cet élément routier, sinon cela n'a pas de sens. Merci.

Laurent PAVARD, membre de la CPDP

Merci. Je pense que la question s'adresse à la DREAL sur les interfaces et les infrastructures périphériques à l'ouvrage. Monsieur MEUNIER, Monsieur LETROUBLON ou Madame GAY, avez-vous des éléments à apporter à Monsieur CAMBIANICA ?

Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL Lorraine

Je rappelle qu'une analyse a été faite et qu'elle démontre la rentabilité économique du projet par rapport aux gains apportés aux différents usagers. Cette étude est disponible. Elle a rapidement été présentée pendant le débat ; elle est avérée. En effet, il y a une infrastructure et par définition, elle fonctionne en réseau : elle a une interconnexion avec d'autres infrastructures. Il a été mentionné qu'il a été pris en compte dans le projet la nécessité de retravailler sur un certain nombre d'échangeurs ou de diffuseurs. Les dysfonctionnements sur les autres réseaux relèvent en effet de ces maîtres d'ouvrage. C'est la complémentarité des actions des différents acteurs qui doit être mise en place, mais elle ne relève pas du financement du projet tel qu'il est présenté aujourd'hui qui est bien un projet sous maîtrise d'ouvrage d'État sur le réseau routier national.



Laurent PAVARD, membre de la CPDP

D'autres questions de la salle ?

David DONNEZ, membre du Conseil économique et social à la Commission Mobilités, CGT

Bonjour. David DONNEZ. Je suis membre du Conseil économique et social à la Commission Mobilités pour la CGT. Je parle aujourd'hui au nom de la CGT. La CGT Lorraine a déposé un premier cahier d'acteur développant notre conception de la multimodalité, afin de ne pas opposer les différents modes de transport et avoir une complémentarité de ceux-ci. Nous avons également déposé un deuxième cahier d'acteur à travers notre union interfédérale des transports qui nous a permis de développer notre conception d'un financement public de cette infrastructure, et nous demandons une nouvelle fois un quatrième scénario pouvant être regardé dans le cadre d'un financement public.

Concernant l'écotaxe, la CGT partage la mise en place d'une expérimentation de ce type. Pour preuve, on a eu la publication en Suisse : au 16 septembre 2015, l'Office fédéral des transports dit qu'au premier semestre 2015, le rail a augmenté de 69,2 % sa part de marché en transport de marchandises transalpin par rapport à la route. C'est le chiffre le plus élevé depuis l'introduction, en 2001, de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations et de la hausse de la limite des poids lourds à 40 tonnes. C'est donc un élément intéressant à porter à la connaissance du débat.

Pour conclure, nous tenions à saluer et à remercier la Commission pour l'excellent travail et la bonne tenue des débats durant l'ensemble des séances.

Laurent PAVARD, membre de la CPDP

Je vous remercie au nom de mes collègues pour ce compliment. Je comprends que c'est une prise de position et que vous n'avez pas de question particulière à poser. Il est pris note de vos propos qui seront portés au compte-rendu de cette réunion. D'autres questions ?

Jean-Claude THOMAS, président de la Commission Mobilités - Conseil économique, social et environnemental de Lorraine

Bonsoir. Jean-Claude THOMAS, président de la Commission Mobilités du Conseil économique, social et environnemental de Lorraine. Je m'exprime ce soir au titre du Conseil économique, social et environnemental de Lorraine puisque nous avons fait un cahier d'acteur présenté en séance plénière du mois de juin. Celui-ci a été validé à 79 % des conseillers et vous savez que nous représentons la société civile organisée dans son ensemble. Je ferais une déclaration pour rappeler quelques points. Puis, je répondrais, car je ne peux pas laisser dire ce qu'a dit Monsieur GROS concernant le financement et les Luxembourgeois.

Le projet A31 bis a été retenu par le Gouvernement à l'issue des travaux de la Commission Mobilités 21 et placé au rang des premières priorités, c'est-à-dire celles à réaliser avant 2030 ; on a souvent tendance à l'oublier. L'ensemble de la société civile organisée, ainsi que les responsables politiques lorrains que nous avons boostés reconnaissent l'intérêt national du projet, mais aussi son degré d'urgence. Le Conseil économique, social et environnemental de Lorraine a toujours milité pour la tenue d'un débat public traitant, entre autres, du financement des scénarii de tracés et des scénarii de trafics présentés. Les contributions qui ont donné lieu à ce débat public, les cahiers d'acteur, les interrogations des citoyens ont permis de questionner le maître d'ouvrage sur le dossier présenté. En outre, je rappelle que cette demande d'expertise complémentaire initiée fin juin par des élus du Sud lorrain sur des aménagements possibles dans le triangle Toul-Dieulouard a permis d'éclairer les citoyens et le maître d'ouvrage. Cependant, nous arrivons au terme de ce débat public, entamé le 15 avril 2015 à Nancy, qui se clôture ce soir à Metz. Plus de cinq mois d'échanges et de tables rondes sur quatre thématiques menées par les membres de la CPDP dans un climat serein, constructif et en toute indépendance ; je tiens à leur rendre hommage ce soir.

Pour ce qui est du Conseil économique, social et environnemental de Lorraine, il défend et défendra toujours le concept d'optimodalité. C'est un élément qui n'a pas été soulevé dans les débats, aussi bien par les responsables politiques que par les chefs d'entreprise et autres. Qu'est l'optimodalité ? Cela permet la meilleure combinaison entre les différents modes de



transport et ainsi favoriser une meilleure répartition des trafics entre les réseaux d'infrastructures. Ce faisant, il lie l'avenir des réseaux entre eux dans une logique de complémentarité plutôt que d'opposition systématique. Je crois que ces points n'ont pas été soulevés durant ces cinq mois de débat. La performance de cette chaîne de transports dépend alors de la performance de chaque réseau ; je renvoie chacun à ses études sur ce point. Je rappelle que l'A31 est l'axe le plus chargé de France. Il est supérieur à l'axe Lyon-Saint-Etienne ; on l'oublie souvent. La Lorraine est fortement multimodale puisque 33 % relèvent de l'international et 33,5 % des marchandises sont transportés par d'autres modes, alors que la moyenne nationale est à 18,2 %. De plus, selon l'OCDE, il y a une probabilité certaine de l'augmentation des poids lourds à l'import dans les années à venir. Aussi, le débat public qui s'achève doit permettre, après la publication du bilan d'ici novembre et la réponse du ministère d'ici mi-février 2016, de passer à la seconde phase qui consiste à lancer l'enquête publique dans un délai maximum de cinq ans. C'est à partir de cette déclaration d'utilité publique que les interrogations légitimes (le barreau Toul-Dieulouard, la traversée de Florange) ont été soulevées. Ces points méritent d'être approfondis par la suite, et c'est pour cela que le débat se poursuivra avec des réponses et des explications dans le respect mutuel. Il convient de rappeler que cet investissement est sur le très long terme, et donc bien au-delà de 2035. Je ne suis pas tout à fait d'accord avec ce que préconisent les experts dans le rapport en disant qu'on ne fait pas un barreau maintenant, mais plus tard. C'est la concession de certains tronçons qui peut en accélérer la faisabilité, et c'est le morcellement du projet tel qu'il est proposé, résultant de considérations financières, qui conduirait à son abandon.

Pour conclure, je dirais ceci. On veut comparer la réalisation de l'A31 bis à l'achat d'une maison ; cela a été dit au début des débats. Si l'on veut la maison disponible tout de suite, l'on contracte un prêt. Si l'on veut la disponibilité plus tard, on constitue une épargne préalable. Mais au vu des ressources financières et des contraintes de notre pays, ce projet ne pourrait voir le jour au mieux qu'après 2040. Cependant, pour l'ensemble des usagers de l'A31 actuelle, ce délai semble déraisonnable. Et, une dernière donnée n'est pas négligeable : chacun s'accorde à reconnaître l'état dégradé des chaussées de l'A31 et la nécessité de la remettre en état (les nids de poule, les nids d'autruche, l'aspect environnemental, la performance). Si le projet de l'A31 bis n'est pas porté sur les fonds baptismaux, il faudra quand même des centaines de millions d'euros pour l'entretien, ce dont les caisses de l'État se trouvent fort dépourvues aujourd'hui. Ceci rallongera d'autant la mise en état des infrastructures actuelles, alors que les déplacements quotidiens iront croissants. Je rappelle que la future région ACAL se trouve au croisement des corridors est-ouest et nord-sud, qu'ils soient routiers, ferroviaires, fluviaux et relie la mer du nord à la Méditerranée, l'Espagne à l'Italie. Je le dis une dernière fois aujourd'hui : ne nous loupons pas sur ce projet et offrons à nos générations futures et à la future région ACAL un axe autoroutier digne de ce nom. 5,5 millions d'habitants de la future Région vous en seront très reconnaissants.

Si vous le permettez, je voudrais répondre à Monsieur GROS.

Laurent PAVARD, membre de la CPDP

Vous avez déjà consommé votre temps de parole. Merci de limiter vos propos pour laisser la parole à d'autres personnes. D'autres prises de parole dans la salle ? Madame la Présidente du collectif de Florange.

Nadine MENZIN, présidente de l'association PAIX, Florange

Bonjour. Madame Nadine MENZIN du tout jeune collectif PAIX, à Florange. Ce nom, nous l'avons choisi pour avoir la paix dans notre ville. Il y a peu, nous avons déposé un cahier d'acteur. Je ne l'ai pas vu à l'entrée, donc personne n'a pu le lire. Je vous lis juste les premières lignes :

« Nous affirmons :

- *Que les solutions alternatives sont ignorées.*
- *Que ce tracé est illégal puisqu'en contradiction avec le texte de la directive territoriale d'aménagement du bassin nord mosellan. L'État reconnaît la nécessité d'un itinéraire autoroutier pour le transit international et les échanges qui s'écartent des zones urbaines.*



- *Que ce tracé est dangereux et nocif pour nos enfants. L'emprise de l'autoroute est située à 25 mètres de l'école d'Ebange, en limite du stade du collège et à 200 mètres du collège lui-même, sans oublier qu'elle passe dans les jardins de 750 maisons.*
- *Que la ville de Florange, déjà violemment touchée par la fermeture des hauts fourneaux et le chômage occasionné, ne doit pas subir une autre attaque de l'État. Les habitants de Florange ne demandent qu'à vivre en paix, d'où notre nom, dans les maisons qu'ils ont payées à la sueur de leur front.*
- *Que les sacrifices auxquels ont consenti les Florangeois pour acquérir leur foyer seront réduits à néant par la décision de technocrates n'ayant pas pris la peine de visiter les lieux, s'en tenant à des tracés totalement obsolètes datant de 1972.*

Nous dénonçons :

- *Le refus d'organiser une réunion publique à Florange pourtant sur ce même tracé, une honte de la part des services de l'État.*
- *L'augmentation de pollution due à la concentration de CO2 et particules fines très nocives pour la santé, mais aussi celle de tous les polluants secondaires telle que l'ozone et d'autres encore.*
- *Le surplus de pollution sonore non stoppée par des murs antibruit ou un tunnel.*
- *Le non-respect du Grenelle de l'environnement.*
- *La perte de la valeur immobilière de nos maisons.*
- *Le principe de la conception au privé, et le péage qui va dissuader la majorité des riverains et des transporteurs d'emprunter cette autoroute et va surcharger le réseau secondaire, c'est-à-dire les rues de nos villes, aggravant la dangerosité et les coûts d'entretien de ces voiries.*

Nous réclamons :

- *La présentation d'alternatives par l'État pour résoudre les problèmes de circulation existants.*
- *La préservation des terres agricoles naturelles habitées, menacées par le tracé.*
- *La sauvegarde des habitations et la qualité de vie des habitations de Florange : 750 maisons et 180 logements à moins de 300 mètres du tracé, soit plus de 1 000 familles, alors qu'à Thionville, l'on dénombre moins d'habitations à 300 mètres de l'A31.*
- *La protection de la ressource en eau et de la qualité de l'air, étangs, carpodromes et périmètres de puits de captage des eaux.*

Nous demandons la paix. Il y a des tracés alternatifs. Laissez tomber ce tracé totalement obsolète et étudiez les autres qui sont bien moins onéreux. »

Merci.

Applaudissements.

Je vous remets en main propre les 2 000 signatures de Florange, en plus des 800 qui ont déjà été déposées. Tout Florange s'est mobilisé.

Applaudissements.



Laurent PAVARD, membre de la CPDP

Merci, Madame MENZIN. Nous avons noté la prise de position de votre collectif. Je crois qu'elle appelle des réponses sur au moins deux points. Le premier est sur le cahier d'acteur que nous avons bien reçu, mais il a été remis après la prolongation du débat. Les cahiers d'acteur remis après cette date n'ont pas été imprimés pour des questions de logistique. Par contre, je peux vous assurer que ce cahier d'acteur sera bien porté au débat et mis sur le site Internet du débat qui est très consulté.

Puis, vous avez dit que le projet était illégal parce que contraire à la directive territoriale d'aménagement. Je pense que ce point amène une réponse de la DREAL.

Emmanuelle GAY, directrice de la DREAL Lorraine

Sur ce point, on est évidemment les premiers attentifs et respectueux de la DTA. En l'occurrence, on a là un tracé qui n'est pas identifié contraire aux documents d'urbanisme, quel que soit leur rang. Au contraire, il était inscrit dans les documents d'urbanisme depuis plusieurs décennies comme projet de tracé, puis comme emplacement réservé pour une infrastructure importante. On a donc sur ce secteur, dont on mesure le caractère délicat de l'insertion, un projet qui n'a pas été mis sur la table tout récemment, mais qui a été identifié, porté à connaissance et intégré dans les documents de planification depuis plusieurs décennies. Il n'y a donc pas de contradiction entre le projet et les documents de planification sur ce registre.

Je ne vais pas reprendre les différents points ; il y a eu de nombreux échanges sur ce sujet. Quels que soient le projet et le tracé, toutes les mesures de limitation de l'impact seront recherchées. Je précise que le fait d'avoir une infrastructure adaptée au trafic autoroutier permet de délester les réseaux secondaires et de limiter les impacts environnementaux que vous mentionnez, ceci au global de la population, en limitant une dilution des impacts sur l'ensemble des tracés secondaires ; c'est un point que vous évoquez.

Laurent PAVARD, membre de la CPDP

Si vous voulez vous exprimer, demandez la parole et un micro et vos propos seront notés. Il nous reste un peu de temps pour prendre une ou deux questions encore, sachant que nous aurons ensuite une deuxième séquence d'échange dans la soirée.

Antonio DI MATTIA, habitant de Florange

Le problème est que cette autoroute sera payante. Pour ne pas payer, les gens vont rouler en ville et cela créera un grand problème pour la ville de Florange. Ce n'est pas une menace, mais je voudrais dire que si l'autoroute doit couper Florange en deux, le cauchemar de Florange deviendra le cauchemar de la DREAL et le cauchemar du Gouvernement.

Laurent PAVARD, membre de la CPDP

Madame ZIMMERMAN, on me signale que vous voulez prendre la parole.

Marie-Jo ZIMMERMANN, députée de Moselle

Merci, Monsieur le Président. Je vous remercie pour le travail effectué par la Commission nationale du débat. Je crois qu'au cours de l'ensemble des réunions, vous avez répondu à beaucoup de questions. Je n'en ai qu'une seule, toujours sur l'écotaxe. Comme l'a souligné Monsieur le Maire de Metz, Dominique GROS, je crois qu'aujourd'hui elle n'existe plus, mais l'on a voté une expérimentation dans la loi, notamment dans la région Alsace. J'ai vu la réponse que vous avez apportée, disant qu'on ne pouvait pas la mettre en application. Ne peut-on pas imaginer de transposer la taxe qui est payée en Allemagne sur notre région ? On sait aujourd'hui que si l'Allemagne la fait payer, les camions sont partis sur les routes alsaciennes. C'est d'ailleurs la raison de l'amendement de mon collègue Yves BUR à l'époque. Ne peut-on pas imaginer cette transposition de la taxe allemande sur la région ACAL ?



Laurent PAVARD, membre de la CPDP

Merci, Madame la Députée. J'ai cru lire dans la presse que le Premier ministre avait donné une réponse à ce point. Je ne sais pas si la DREAL veut y apporter un complément ?

Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL Lorraine

Avant même l'expression du Premier ministre, on a pu expliciter à l'occasion du débat que la mise en place d'une écotaxe régionale telle qu'elle avait été conçue au niveau national ne pouvait être une solution de court terme. Elle posait un certain nombre de problèmes techniques, réglementaires et de rentabilité financière. Le Premier ministre a récemment indiqué qu'il n'était pas ouvert à une expérimentation de l'écotaxe au niveau régional.

Laurent PAVARD, membre de la CPDP

Encore une question.

Marc MONTINET, collectif de Florange

Bonsoir. Monsieur MONTINET, collectif de Florange. J'aimerais vous lire le rapport de la DTA :

« L'État reconnaît la nécessité d'un itinéraire autoroutier sur le transit international et des échanges qui s'écartent des zones urbaines traversées par l'actuelle A31. »

On veut éviter Nancy ; on veut éviter Metz ; Thionville, cela ne va plus, mais on la met à Florange. C'est un rapport de la DTA et vous n'en tenez pas compte. C'est dans le cahier d'acteur qu'on vous a remis, ainsi que la pétition. Merci.

Laurent PAVARD, membre de la CPDP

Merci. Une dernière question. Puis, nous passerons à la suite du débat avec les enseignements pour la DREAL.

Marie-Anne ISLER BEGUIN, conseillère municipale écologiste, Metz

Marie-Anne ISLER BEGUIN. J'interviens en tant que conseillère municipale du groupe écologiste à la ville de Metz. Nous avons également fait un cahier d'acteur où nous avons précisé nos positions par rapport à un certain nombre de questions. Je vais juste en relever quelques-unes.

D'abord, les générations futures. Ce projet est pour 2020-2030. Nous avons une responsabilité par rapport au changement climatique et nous devons le freiner. Cela demanderait vraiment un autre projet qu'un projet autoroutier et qu'on se tourne vers une solution alternative en ayant, au minimum, le choix entre un projet autoroutier et celui d'une deuxième voie ferrée sur le sillon lorrain.

Le deuxième point concerne le Luxembourg. Je ne partage pas certaines présentations. Je pense que le Luxembourg a aujourd'hui une volonté très forte de sortir la voiture de ce petit pays. En mettant en place des facilités, allons-nous y envoyer nos voitures, alors qu'ils essayent de les réduire chez eux ? Je demanderais à l'État de rattacher le projet français au projet luxembourgeois MoDu (Mobilité Durable) en mettant en place les bus, comme ils le proposent, l'autopartage, la gestion dynamique des flux. Ce n'est pas encore expérimenté, donc, comment peut-on dire que cela ne peut pas marcher ?

Le troisième point est le projet Hauconcourt-Fey, le passage sur Metz. J'ai l'impression que cela n'a pas été étudié. Vous ne pouvez pas dire que cela facilitera les choses en ramenant 10 000 camions supplémentaires sur le R431 sans y toucher. La rocade peut devenir une autoroute si vous le jugez utile, mais aujourd'hui n'est pas le cas comme l'A4. Il y aura donc des travaux à faire et, en tant que responsable à Metz Métropole, il n'y aura pas d'argent pour que le report se fasse de la ville



sur cette rocade. C'est impossible. Allez voir les files qui existent déjà sur la rocade aux heures de pointe. Je demanderais vraiment de revoir ce tronçon Hauconcourt–Fey.

Concernant l'expertise, je suis venue à Nancy pour la présentation de l'expertise sur Toul–Dieulouard. J'avais posé une question, mais la DREAL n'était pas là pour y répondre. Je la repose ici. Si une expertise était faite sur Florange–Thionville comme vous l'avez faite sur Toul–Dieulouard et si les résultats étaient les mêmes, cela voudrait dire qu'il est urgent de ne rien faire. Donc, attendons que ce qui est mis en place porte ses fruits : le TER, la gestion dynamique des flux, etc. Envisagez-vous de faire une expertise telle qu'elle a été faite sur Toul–Dieulouard et nous en aviser ? Cela intéresserait tout le monde.

Enfin, à l'époque, beaucoup d'entre nous ont suivi le débat de l'A32 et je n'ai pas l'impression que vous en avez tiré les leçons. On disait déjà qu'il y avait une évolution de la société, qu'on avait envie de se déplacer différemment et que la Lorraine n'a aucune plus-value sur le passage des camions, alors qu'on a toutes les nuisances et le coût financier. Aujourd'hui, il y a autre chose au niveau européen : on pense différemment. On demande donc que les conteneurs soient mis sur des bateaux ou des trains. De grâce, évoluons, parce nos concitoyens nous le demandent. Ils nous demandent de faire différemment et de nous transporter différemment. Dans le cadre de la réduction des gaz à effet de serre, je ne vois pas comment l'on pourrait faire autrement que de mettre le transit international sur le rail.

J'estime que le projet présenté est vraiment un parti pris pour l'autoroute et nous ne le partageons pas.

Applaudissements.

Laurent PAVARD, membre de la CPDP

Merci, Madame. Deux précisions. La première : le débat public a apporté toute sa part aux questions d'intermodalité. Il y a eu deux réunions, l'une à Thionville et l'autre à Metz, sur les questions de report de modalités avec le concours de la SNCF. Je vous invite à vous reporter aux comptes-rendus de ces réunions extrêmement instructives.

Pour ce qui concerne le débat public, il n'est plus temps de lancer une deuxième expertise complémentaire. Il aurait fallu le faire dès le début du débat. Celle sur Toul–Dieulouard a été organisée avant l'été et il n'est plus possible aujourd'hui d'organiser une expertise particulière sur l'aspect Florange. Néanmoins, je suppose que la DREAL portera une attention particulière sur ce point-là dans la suite donnée au débat. J'aurais voulu lui passer la parole pour qu'elle nous précise comment elle voit les choses pour la suite. Puis, nous demanderons à Madame GAY de venir à la tribune pour tirer les enseignements du débat.

Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL Lorraine

Vous appelez à la réalisation d'une deuxième voie ferroviaire le long du sillon lorrain. J'aimerais rappeler qu'à l'occasion du débat, ont été partagées avec vous les études réalisées par SNCF Réseau. Celles-ci démontrent l'inutilité de réaliser cette deuxième voie, puisque la capacité ferroviaire est suffisante et que pour absorber la demande, il faudrait travailler sur les nœuds, les gares et la capacité des trains. Cette étude avait d'ailleurs été présentée aux collectivités territoriales concernées, dont la communauté d'agglomération de Metz Métropole. Ces études ont très largement été partagées et elles ont été mises en ligne dans le cadre du débat, puisqu'elles faisaient partie de l'analyse multimodale.

Vous avez aussi dit qu'on n'avait pas étudié les autres modes. Je ne reviendrais pas sur tout ce qui a été dit, mais il y a eu un atelier spécifique consacré à cette question à Thionville et, à cette occasion, les Luxembourgeois ont présenté leur politique. Ils ont montré comment elle était articulée par rapport à notre propre projet. Je rappelle qu'on a une étude cofinancée avec eux sur l'exploitation multimodale de l'A31 au nord de Thionville, et que les réflexions sur le ferroviaire sont aussi partagées avec eux. À cette occasion, les Luxembourgeois ont bien indiqué qu'était envisagé l'élargissement de l'autoroute jusqu'à Luxembourg. Il y a donc bien une logique de continuité routière et une complémentarité des deux politiques.

Concernant Hauconcourt–Fey, l'essentiel des difficultés rencontrées actuellement n'est pas lié à des problèmes de capacité, mais à un problème de fonctionnement des échangeurs ; c'est la raison pour laquelle nous avons dit que ce serait à regarder. Ensuite, dans le cas où le transit serait renvoyé sur la RN431, nous avons indiqué qu'il y avait en effet quelques rectifications à réaliser en termes de tracé et de chaussée, mais que c'était une échelle de coût acceptable par rapport au coût du projet.



Pour revenir sur l'expertise, il convient de rappeler que l'expertise réalisée sur Toul-Dieulouard appelle elle-même un certain nombre d'études supplémentaires pour assurer la faisabilité des conclusions. Et, bien entendu, le contexte du barreau Toul-Dieulouard n'est pas transposable sur d'autres tronçons du projet.

Laurent PAVARD, membre de la CPDP

Merci. Il faut répondre sur Florange.

Emmanuelle GAY, directrice de la DREAL Lorraine

Un point sur le registre « comparaison ou non des deux sections ». Puis, je reviendrai sur la question de l'évolution par rapport à l'A32.

La conception du projet a bien évolué par rapport à l'A32. Il a été évoqué le fait qu'on a travaillé et que l'on soutient dans le cadre du CPER un certain nombre d'aménagements sur les autres modes de transport. On reprend les hypothèses les plus fortes possible sur le report sur le ferroviaire ou sur le fluvial. Ces éléments d'intermodalité sont bien intégrés et l'on n'a pas un raisonnement uniquement routier. Par ailleurs, partout où cela a été possible, on a travaillé en élargissement de l'infrastructure existante. De ce point de vue, l'expertise n'a pas remis en cause le fait que sur le contournement de Nancy, on ne pouvait pas avoir un élargissement de l'infrastructure existante qui soit une solution pérenne et suffisante par rapport aux enjeux de fonctionnement de l'agglomération nancéienne. Donc, l'expertise n'a pas conclu qu'on peut, comme on le fait quand c'est possible sur les autres tronçons, avoir un fonctionnement autoroutier classique, à des vitesses normales et avec un niveau de sécurité normal et pérenne qui répond dans la durée aux enjeux de fluidité sur le contournement de Nancy. La recherche de solutions pérennes est l'objet d'une infrastructure d'ampleur et de temporalité qui se projette ; je veux parler de recul de plusieurs décennies sur les emplacements réservés ou les indications dans les documents d'urbanisme. On est dans une projection sur une recherche de solutions de long terme, et pas uniquement de solutions transitoires. De ce point de vue, sur le barreau Toul-Dieulouard, l'expertise n'a pas remis en cause le fait qu'on ne pouvait pas élargir le fonctionnement sur Nancy en version long terme. C'est également le constat qu'on avait fait et qui n'a pas appelé dans le questionnement ou dans les débats d'expertise sur Thionville la possibilité d'avoir un élargissement sur place. Le débat, on le sait, et on l'a entendu ici à nouveau sur Florange, est la question du choix du tracé alternatif et pas la possibilité d'avoir une extension sur place à Thionville.

Concernant la comparaison des situations, a été évoquée la question des incertitudes sur les études de tracé. L'expertise n'a pas remis en cause les principes des simulations de trafic sur le barreau. Y compris en hypothèse basse, on a des besoins d'infrastructures à terme. Sur le secteur nord, on a une configuration différente avec une saturation qui est déjà plus avancée aujourd'hui, et un besoin d'un projet qui est déjà avéré au regard des trafics. Qu'il y ait des questions sur les tracés, et de façon corrélée la meilleure insertion du tracé dans le site pour minimiser l'impact sur les secteurs traversés, c'est une réalité, mais c'est un sujet différent. Celui-ci n'a d'ailleurs pas été traité dans l'expertise sur Toul-Dieulouard, dans la mesure où le tracé d'une infrastructure peut-être en 2x2 voies peut aussi soulever des questions d'insertion.

Laurent PAVARD, membre de la CPDP

Nous allons reprendre une séquence de débat et d'échanges tout à l'heure. Pour le moment, je vais à nouveau passer la parole à la DREAL qui va nous dire quels enseignements elle tire de ce débat.

Emmanuelle GAY, directrice de la DREAL Lorraine

À travers cette présentation, je vais revenir sur les principaux points que nous avons pu entendre à l'issue de l'ensemble des réunions qui se sont tenues. Je précise en introduction que mon propos n'a pas vocation à préciser et à expliciter les conclusions que l'État va tirer pour la poursuite du projet ou les choix qui sont à faire sur le projet à l'avenir. On n'est pas dans ce temps-là. Je ferai simplement un récapitulatif synthétique des points revenus avec force lors de l'ensemble des réunions. En clôture, on verra qu'il y aura un temps d'abord pour la Commission qui tirera elle-même des enseignements à



froid, avec un délai qui lui est donné pour ce faire. Puis, pour l'État maître d'ouvrage, il y aura un temps de réflexion pour décider des suites à donner au projet en fonction du débat. On n'est donc pas aujourd'hui dans cette décision et ce retour-là ; on est dans un récapitulatif des grands points abordés au cours du débat. Certains ont déjà été abordés ce soir ; d'autres l'ont été lors d'autres réunions.

- Un besoin de déplacement important dans le sillon et l'urgence à y répondre sans préjugés et sans avoir de convergences sur la façon de répondre à ces besoins, mais une réalité des situations des saturations et des enjeux des réponses par rapport aux difficultés rencontrées par les usagers ou les enjeux de développement économique. Ceci est largement revenu à l'occasion des réunions.
- L'enjeu de la coordination et de la complémentarité avec les projets portés sur le territoire du Grand Duché du Luxembourg, portés sur le ferroviaire avec la SNCF, et sur le fluvial avec VNF. Je crois que cette coordination et cette complémentarité sont des objectifs largement partagés. Lors des interventions, on a essayé de montrer, que cela soit de notre part ou de la part des partenaires luxembourgeois, que cette complémentarité était au cœur de la conception et de l'investissement de l'État sur les enjeux de transport dans la Région. Pour certains, des questions demeurent sur ce point-là, mais un certain nombre de documents documentés ont été apportés en réponse.
- La diversité des publics et des territoires traversés, donc des questions posées. Il y aura aussi un retour sur les publics associés.
- Des avis diversifiés sur le projet. À défaut d'apporter des solutions à l'ensemble des questions, un dialogue ouvert a permis de les identifier et de les aborder lors des réunions successives.
- Et, une des difficultés du débat et du projet est la perception d'un projet complexe sur une aire d'étude vaste, avec des préoccupations très différentes d'un territoire à l'autre ; on l'a fortement ressenti. Cette infrastructure représente vraiment un enjeu de fonctionnement sur l'ensemble de son tracé et de son linéaire, mais elle rencontre et traverse des configurations et des milieux différents.

Sur des points partagés :

- Les constats de la saturation : notamment le dysfonctionnement de certains échangeurs a largement été abordé.
- L'urgence pour trouver une solution, avec des interpellations sur le fait que le projet n'était pas assez rapide sur certains secteurs par rapport aux besoins déjà constatés ; une expression des usagers va en ce sens.
- La nécessité de prendre en compte l'ensemble des impacts et de trouver dans les choix des tracés les solutions permettant de minimiser ces impacts. On reviendra sur les points des tracés, dont celui de Florange, qui font vraiment débat dans la suite de la présentation.
- La nécessité de poursuivre le développement de l'ensemble des modes est un point totalement partagé.
- L'intérêt de continuer à explorer une exploitation multimodale sur le secteur nord dans la logique du travail conjoint avec les collègues luxembourgeois.

Sur des thématiques qu'on qualifie de complexes à appréhender et dont on a constaté qu'elles continuaient à susciter des questions :

- La question des études de trafic, peut-être moins ici compte tenu des phénomènes de saturation déjà largement constatés sur le secteur nord, mais davantage au sud. Là-dessus, tous les éléments dont on disposait ont été mis à disposition.
- La diversité des usages et la place des poids lourds dont on a constaté qu'il était difficile de partager la juste place. Elle est importante et proportionnellement différente sur un secteur comme le barreau Toul-Dieulouard où il y a un enjeu fort pour permettre à ce trafic de transit de passer et sur les autres secteurs.
- La prise en compte des autres modes : un partage large sur le fait que c'est nécessaire et un débat sur la façon dont le projet prend ou non en compte cette démarche multimodale.
- Puis, des questions sur le niveau de précision de l'analyse des impacts du projet et le niveau de précision du projet lui-même. C'est un sujet plus prégnant sur les secteurs où des alternatives de tracé ont été identifiées, soit dans le



projet lui-même soumis à débat, soit à travers les propositions qui ont été faites par les participants au débat. Au stade actuel de définition du projet, on en est à des éléments de définition encore larges qui ne nous permettent pas de préciser tous les éléments qui pourraient être attendus : insertion dans le site, mesures compensatoires, ou autres. Ces éléments nécessitent la poursuite d'études plus approfondies. Cela fait partie de la démarche de débats très amont, qui se situent avant que tous ces éléments soient calés. Cela fait partie des difficultés qu'on a rencontrées.

Sur les points forts de débat qui sont très largement revenus, sans hiérarchie entre les points :

- La question de l'opportunité de la compréhension d'un projet routier aujourd'hui. On l'a fortement redit : ce projet n'est pas le seul projet de transport dans la Région. Il se conçoit en parallèle d'autres interventions, d'autres financements État et d'autres financements collectivités conséquents sur les autres modes ; c'est ainsi qu'il est conçu. Pour autant, on a bien noté qu'en tant que projet routier, il faisait débat.
- Le barreau Gye-Dieulouard : la question de l'expertise a été évoquée en tant que telle.
- Le mode de financement : péage, écotaxe régionale. Vous l'avez évoqué ici à nouveau et c'est un point qui a été présent tout au long du débat, avec la question de l'équilibre entre les délais de réalisation et le mode de financement. Puis, au sein du mode de financement, la question de l'équilibre entre contributions publiques, donc du contributeur fiscal, et contribution de l'usager quel que soit le mode. Le mode péage est celui qui vaut pour l'ensemble des usagers, avec une différenciation entre les niveaux de péage entre VL et poids lourds voulue dans la démarche.
- L'utilisation de la rocade sud de Metz pour le transit. Vous l'avez également rappelé ce soir comme point de débat. Je précise par rapport à un point qui a été soulevé plus tôt, que n'est pas prévu que le financement de la rocade soit assumé par une collectivité seule.
- Un des points principaux de débat porte sur les questions de tracé : la question de l'utilisation de l'emplacement réservé dans la commune de Florange, et la question de l'étude de tracé alternatif qui a été présentée et transmise lors des séances sur ce secteur.

C'est la transition avec les propositions émises en termes de tracé :

- On a relevé la question de la variante de passage via Hayange qui avait été présentée lors de précédentes réunions.
- La question de l'élargissement de l'A31 de Toul à Nancy en lieu et place du barreau de Gye-Dieulouard, avec les autres propositions de l'expertise de solutions transitoires d'élargissement en mode dégradé de la rocade nancéenne elle-même.

On a des demandes dans l'autre sens, puisque les demandes et les interventions ne sont pas toutes convergentes :

- Des questions de positionnement d'échangeur : on l'a mentionné sur le barreau Gye-Dieulouard et on l'a vu sur les sujets de rocade.
- Également des questions d'élargissement entre Hauconcourt et Richemont, ce qui n'a pas été évoqué ce soir, mais à d'autres réunions.

Je ne reviendrais pas sur l'expertise complémentaire du secteur Toul-Nancy-Dieulouard pour ne pas être redondante avec ce qui a déjà été évoqué, mais c'est aussi un élément de réponse à la question posée tout à l'heure. Une expertise de ce type ne clôt pas la réflexion sur un sujet donné. Elle ouvre la poursuite de réflexions et d'analyses complémentaires concernant :

- Ce que pourrait être la sécurité, tant des utilisateurs de la route que des usagers et des gestionnaires de la route, sur une route aménagée telle que proposée ;
- Les impacts sur le réseau secondaire en cas de régulation, c'est-à-dire fermeture des accès à la rocade en période de saturation ;
- Les avantages comparés en termes de bénéfice, coût et impact entre diverses solutions, type solutions provisoires à faire monter en régime au fur et à mesure ou solutions définitives dès le départ.



Pour qu'il soit clair que le propos n'est pas un propos conclusif, je rappelle qu'on se situe à un moment charnière sur lequel la CPDP et la CNDP ont un temps propre. Puis, l'État maître d'ouvrage aura un temps pour décider de la poursuite ou de l'arrêt de la démarche de projet et, en cas de poursuite, pour en préciser les conditions à la fois en termes de concertation et d'études à mener. Un certain nombre de questions a été posé et l'on avait indiqué qu'à l'étape du débat public, le niveau d'études de l'infrastructure n'était pas à un niveau abouti sur l'ensemble des questions. Il faut préciser des études sur ce qui est existant ou par rapport à des questions complémentaires posées lors des débats, donc un volume important d'études, de concertations à poursuivre selon des modalités qui seront définies par le maître d'ouvrage s'il choisit de poursuivre cette démarche de projet.

Michel MORIN, président de la CPDP

Merci, Madame la Directrice, pour ces enseignements que la DREAL a tirés du débat. Maintenant, la Commission particulière va reprendre la main. Dans un premier temps, après quelques éléments qui vous seront donnés par Madame JEAN, nous souhaitons échanger avec vous sur la forme du débat. Comment l'avez-vous considéré ? Quels sont les manques ? Les insuffisances ? Quelles sont les suggestions que vous souhaitez faire ? Je donne la parole à Madame JEAN qui va d'abord nous donner quelques éléments d'ensemble sur la manière dont nous avons organisé les débats. Ensuite, nous engagerons la discussion.

Christine JEAN, membre de la CPDP

Bonsoir, Mesdames, Messieurs. Je suis censée vous donner quelques éléments chiffrés sur vos interventions. Puisqu'il s'agit d'introduire un débat sur l'évaluation du débat, je vais vous rappeler quelques éléments sur la façon dont cela s'est déroulé pour que vous puissiez éventuellement faire vos remarques.

La participation au débat public

- Je vais d'abord rappeler que la Commission particulière du débat public a fait un certain nombre de choses et vous avez suivi ce que nous avons fait :
 - o Nous avons notamment mené des entretiens préalables aux débats en rencontrant des représentants de collectivités, d'organismes socioéconomiques, d'associations, des parlementaires pour voir quels seraient les thèmes à aborder, où organiser les réunions, etc.
 - o On a complété cela par une visite de terrain. C'est ce qui a permis d'établir les modalités proprement dites du débat et le calendrier.
 - o Je voudrais aussi rappeler qu'un site Internet a été mis en place en mars pour que vous aussi puissiez émettre des souhaits par rapport à l'organisation de ce débat.
 - o Concernant le dossier du maître d'ouvrage auquel vous avez eu accès, nous avons eu des échanges avec lui au sujet du dossier afin de nous assurer qu'il était vraiment le plus complet possible et compréhensible par le plus grand nombre.
- Je rappelle que dans le cadre de notre travail, il y a bien sûr la CPDP, mais nous sommes aidés par un secrétariat général auquel un certain nombre d'entre vous ont eu à faire pour la préparation et la mise en œuvre des décisions, et permettre la circulation des informations.

L'information du public

- Je rappelle qu'un certain nombre de documents a été produit par le maître d'ouvrage :
 - o Le dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse ;
 - o Des panneaux d'exposition qui présentent le projet ;
 - o Il y a également eu 15 études sur le projet qui ont été communiquées par le maître d'ouvrage et qui étaient consultables sur le site Internet ;



- Des fiches complémentaires qui ont été rédigées par le maître d'ouvrage en réponse à des questions et également accessible sur Internet.
- Nous-mêmes avons mis en place :
 - Un dépliant des présentations du débat ;
 - Des affiches et des tracts pour annoncer les rencontres. Je n'ai plus les chiffres en mémoire, mais vous aurez dans le compte-rendu le nombre d'éléments édités. Je précise qu'il était possible de commander ces documents auprès du secrétariat. Les collectivités et autres acteurs en ont commandé plus de 2 000 ; les affiches et tracts étant faits pour annoncer les réunions publiques.
 - Deux journaux du débat ont été mis pour suivre l'actualité du débat ;
 - Une exposition itinérante comportait, outre les panneaux de la CNDP, des panneaux de la CPDP pour présenter le débat ;
 - Des outils en ligne (le site Internet, Facebook et Twitter) ont servi à recueillir vos contributions.
 - Pour terminer, j'évoquerais la mise en place de relations avec la presse pour ce qui concerne l'information du public.

Le débat public en quelques chiffres

- 2 800 personnes ont participé aux 11 premières réunions publiques ;
- 445 Lorrains rencontrés lors des 4 débats mobiles ;
- 636 contributions en ligne ont été reçues, avec 146 commentaires sur ces contributions ;
- 44 personnes ont participé aux 2 ateliers thématiques qui étaient sur le financement et sur les déplacements ;
- 26 étudiants et 1 atelier organisés à l'université de Lorraine ;
- 42 cahiers d'acteur ont été rédigés et sont accessibles sur le site Internet ;
- 2 pétitions ont été communiquées à la CPDP, l'une émanant des habitants de Florange avec 2 800 signatures (à vérifier), ainsi que 525 signatures dans une pétition émise par une association du Toulouais ;
- 7 000 visiteurs uniques sur le site Internet, c'est-à-dire 7 000 personnes différentes qui sont intervenues, parce que je ne vous cacherais pas que certaines personnes sont intervenues plus souvent que d'autres.

L'origine géographique des contributions sur le site Internet

Enfin, un élément important, quelques informations sur l'origine géographique des contributions sur le site Internet :

- 94 % des contributions proviennent du Territoire, en tout cas du sillon lorrain, ce qui n'est pas étonnant ;
- 6 % des contributions proviennent d'autres territoires et s'agissant du sillon lorrain, on voit qu'il y a une nette prépondérance du secteur du Toulouais qui a émis 43 % des contributions ;
- 21 % viennent du secteur messin et c'est donc le deuxième contributeur ;
- Le troisième secteur est le celui de Thionville, suivi par Nancy, puis Pont-à-Mousson et loin derrière le Luxembourg.

Je vous remercie et je laisse la parole à Jean-Michel STIEVENARD. *Applaudissements.*

Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP

Vous vous applaudissez pour le débat qui a eu lieu. Nous allons ouvrir une nouvelle séquence de discussion. La parole est libre. Vous pouvez parler du fond et nous en parlerons, mais nous voudrions aussi parler du débat tel que vous l'avez évalué vous-même. C'est important. Si vous dites qu'il s'est bien produit, c'est gentil, mais ce n'est pas l'essentiel. L'essentiel est de savoir à côté de quoi nous sommes passés et surtout comment continuer le débat. Le débat public se termine le 30, mais le



1^{er} octobre, les travaux ne commencent pas. Il serait un peu incongru qu'une telle débauche de réflexions, d'énergie, de réunions se termine sans suite. C'est la suite que nous devons imaginer ensemble. Après le débat public officiel, que va-t-il se passer ? Certes, si le projet est confirmé, il y aura les DUP avec leurs traditionnelles prises de consultations publiques et possibilités d'intervention, mais il me semble qu'on peut faire mieux. C'est de ce point de vue que votre parole est attendue. Si vous le voulez bien, je passe d'abord la parole à Florange, puis le vice-président.

Vice-présidente de l'association PAIX, Florange

Bonjour. Je suis vice-présidente de l'association Paix et habitante de Florange. J'ai deux questions et une remarque à vous soumettre. J'aimerais comprendre comment l'on peut accorder une expertise à une population et ne pas accorder une expertise à une autre, et pourquoi le poids de 500 signatures est plus important que le poids de 2 800 signatures dans une ville. J'aimerais que vous me fassiez comprendre de manière pédagogique ce manque d'équité entre deux populations. Qu'ont-ils fait pour être entendus à ce point ? Donnez-moi la recette pour être entendu de la même manière.

Je voudrais qu'on m'explique comment, techniquement, l'on va faire passer cette autoroute au milieu d'une ville à moins de 10 mètres des habitations et ce que les gens auront pour être protégés. Aura-t-on une autoroute avec de grands murs ? Combien de mètres feront-ils ? On avait dit que des collèges se trouvaient à côté de cette autoroute. Les collégiens iront-ils à l'école avec des masques à gaz ? Expliquez-moi comment vous protégerez la population de cette autoroute. Expliquez-moi comment les gens vivront concrètement dans cet environnement. La mode est à la protection de l'environnement et, en 2015, on nous parle d'une autoroute traversant une ville entière. On avait dit il y a 40 ans qu'on ferait passer une autoroute sur cet emplacement, mais politiquement, on a laissé des gens s'y installer. Ils sont là ; que fait-on avec eux ? Avez-vous des statistiques pour savoir ce qu'ils deviendront à 10 mètres de ces autoroutes ? Dites-moi si des experts nous expliqueront ce que deviendront ces gens dans plusieurs années. Je pense que Madame Ségolène ROYAL se pose des questions et voudrait améliorer le sort de ces gens qui subissent le parcours des autoroutes construites il y a 40 ans ; elle voudrait améliorer leur quotidien. Peut-être faudrait-il ne pas se poser la question de la construction de cette autoroute au milieu d'une ville ? Donc, deux questions. La première : pourquoi les uns et pas les autres ? La deuxième : quelles méthodes techniques allez-vous apporter pour nous faire respirer en paix ?

Une dernière remarque. Si les êtres humains n'ont aucune importance, il y a un château à Florange. Nous avons une comtesse et son château est classé monument historique, son jardin aussi. Peut-être aurez-vous plus de considération pour les monuments historiques ? Puis, il y a la préservation des chauves-souris. Peut-être ont-elles plus d'impact ? Je soumet les chauves-souris et le château si cela peut nous protéger de l'autoroute. *Applaudissements.*

Michel MORIN, président de la CPDP

Concernant la première question, la procédure d'expertise complémentaire est régie par le code de l'environnement. Il existe des articles que vous trouverez. Quelle est-elle ? Il faut que soit des personnes soit des organismes demandent par écrit à la Commission particulière du débat public une contre-expertise sur un point précis. À partir de ces demandes écrites, notre Commission décide si ces demandes lui paraissent fondées ou pas. Si elle considère que ces demandes sont fondées, elle en saisit elle-même la Commission nationale du débat public. Si cette dernière les juge effectivement fondées, elle décide de faire procéder à une expertise par des experts indépendants, étant entendu que c'est la Commission nationale qui prend en charge le coût de l'expertise. Voilà la procédure telle qu'elle est prévue.

Comment cela s'est-il passé sur le barreau Toul-Dieulouard ? Le 6 juin, j'ai reçu une lettre d'un député, mais cela aura pu être un simple citoyen. Puis, j'ai reçu une lettre d'un autre élu qui n'est pas député. Deux jours après, j'ai reçu une lettre cosignée de trois citoyens habitant à proximité de Toul. Enfin, les élus du secteur représentant 82 communes ont fait un cahier d'acteur. Dans ces quatre demandes écrites, il y avait les mêmes demandes qui consistaient à faire une expertise, y compris de manière fine à la fois sur le barreau neuf et le trafic qu'il serait à même d'absorber, sur la manière d'aménager la traversée de l'A31 près de Nancy, etc. C'est pourquoi, le 18 juin, après que la Commission en eut délibéré, j'ai écrit au président de la Commission nationale, en lui disant : « Nous avons reçu des demandes. Nous vous proposons de faire droit à ces demandes sur tel et tel points. » La Commission nationale s'est réunie le 2 juillet, en a délibéré et a décidé de faire droit à ces expertises. Ensuite, il a fallu faire très vite et il a fallu que les experts travaillent rapidement pour rendre l'expertise avant



la fin août ; je les en remercie. Voilà comment cela s'est passé. Il n'y a pas deux poids, deux mesures. Nous n'avons reçu aucune demande écrite d'expertise complémentaire, ni de la part de la mairie que nous avons pourtant rencontrée vers le 10 ou 15 mars, me semble-t-il, Monsieur le Maire ? Nous sommes allés chez vous avant l'ouverture des débats. Vous nous avez d'ailleurs parlé à ce moment-là de l'esquisse de projet passant par Arcelor et la forêt en nous montrant des diapositives. Nous avons ensuite eu des réunions à Metz, à Yutz, à Thionville, des réunions partout, et nous n'avons jamais reçu de demande d'expertise complémentaire. Si nous avions reçu ces demandes, nous aurions procédé de la même manière que nous l'avons faite pour le secteur de Toul : nous en aurions délibéré et si nous avons pensé que c'était justifié, nous aurions saisi la Commission nationale. Je dis très fermement que je refuse qu'on dise qu'il y a eu deux poids, deux mesures, parce que c'est inexact.

Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP

Nous allons continuer le débat. Il y aura une deuxième partie de questions, mais si vous le permettez, je vais aller jusqu'au bout de Florange.

Philippe TARILLON, ancien maire de Florange

Philippe TARILLON, ancien maire de Florange. Je voulais remercier Monsieur le Président de la Commission du débat qui nous a expliqué cette procédure. On peut effectivement la regretter parce qu'une telle étude indépendante aurait été indispensable compte tenu des conséquences environnementales humaines et les conséquences importantes en termes d'impact sur la ville de Florange. Par ailleurs, je voudrais dire qu'on a l'impression de revivre des débats : les débats publics sur l'A32 en 1999, les débats qui ont eu lieu autour du rapport LEPINGLE en 2003, l'étude sur le contournement ouest de Thionville. Beaucoup d'éléments notamment sur la nocivité du tracé à travers Florange et ses conséquences environnementales et humaines avaient déjà été soulevés. On peut regretter que cela n'ait pas été repris et utilisé.

Par ailleurs, c'était la commande que vous aviez eue, mais l'on peut regretter que cette commande n'ait pas été plus ambitieuse en termes de stratégie globale de transports, à la fois par rapport au transfrontalier et par rapport aux différentes modalités possibles. Certes, vous nous avez expliqué que vous preniez en compte un certain nombre de projets, mais il aurait fallu une démarche équivalente à celle de MoDu initiée par le Grand Duché du Luxembourg, compte tenu notamment des moyens envisagés, quand bien même cela ferait appel à un partenariat public/privé ou autre. Ces moyens auraient pu, par exemple, être mis au service d'un grand projet de transports collectifs en site propre, du nord mosellan vers le Grand Duché du Luxembourg. Ce projet ne peut être porté aujourd'hui pour des raisons financières et juridiques par le SMITU (Syndicat mixte des transports du nord mosellan), mais projet qui serait indispensable. Ceci concernait les regrets. La mobilisation va continuer. Il y a une unité à Florange sur ce dossier. On continuera et l'on ne se laissera pas faire.

Applaudissements.

Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP

Merci. Une dernière interpellation sur Florange. Ensuite, la DREAL pourra répondre sur le fond.

Michel DECKER, maire de Florange

Michel DECKER, le maire actuel de Florange. Monsieur le Président, nous nous sommes rencontrés bien avant la procédure du débat public au courant du mois de mars. Nous ne sommes pas restés inactifs puisque nous avons eu l'occasion de rencontrer les représentants de la DREAL un peu plus tard, le président du Conseil départemental actuel, le président de Thionville Portes de France et, dans tous les cas, nous nous sommes opposés et nous continuons à nous opposer à la traversée de Florange. Ce fameux tracé est déjà prévu bien au-delà d'une quarantaine d'années ; je dirais presque une soixantaine d'années. Ce tracé prévu actuellement était ce qu'on appelait le contournement ouest de Thionville, c'est-à-dire qu'on voulait une autoroute qui évite une ville, mais en en traversant une autre.



Plutôt qu'une opposition systématique, nous avons fait la proposition d'un tracé alternatif qui permettrait de continuer à développer et à fluidifier le trafic entre l'A30 et l'A31, notamment vers le Luxembourg. Comme on vous l'avait indiqué et comme vous l'avez revu tout à l'heure, ce tracé alternatif éviterait la traversée d'une ville, qui se défend par ses élus de tous bords qui y sont toujours opposés, mais aussi par les 2 800 signatures que vous avez reçues. Nous avons fait cette proposition et nous l'avons évoquée avec la DREAL, ainsi qu'avec les services du département pour qu'une étude plus approfondie soit faite.

Cette proposition évite la traversée de notre ville, mais elle permet en même temps d'essayer de revaloriser l'image de la ville de Florange. Les fameux hauts fourneaux de Florange sont sous cocon jusqu'en 2018, voire 2019. Il est plus que certain qu'ils ne reprendront pas. On va donc se retrouver avec une friche industrielle inutile sur laquelle le tracé que l'on vous propose pourrait passer. À notre avis, ce tracé est réalisable. Il demande une étude un peu plus approfondie et c'est ce qu'on avait demandé à Yutz et à Metz lors des débats. Il pourrait être moins coûteux et aurait certainement un impact environnemental beaucoup plus faible que celui qui est prévu actuellement, au niveau des bruits, des odeurs, de la pollution atmosphérique. De plus, cet impact pourrait avoir un côté positif puisqu'il permettrait de désenclaver la vallée de la Fensch et que les populations des villes de Knutange, Hayange, Algrange, Nilvange, etc. accèdent plus facilement à l'A31 en direction du Luxembourg, voire de désenclaver la ville de Hayange par une bretelle pour accéder à l'A30 en direction de Longwy, ce qui n'existe pas actuellement.

Sachez que nous sommes et serons toujours opposés à ce tracé qu'il s'agisse de la VR52, de l'A32, de l'A31 bis, peu importe son appellation. Pour nous, elle n'a plus de sens, d'autant plus que ce serait simplement un barreau routier traversant toute la ville n'apportant rien d'un point de vue économique. Nous nous sommes déjà manifestés souvent en dehors du collectif. Nous avons demandé aux services de faire une étude un peu plus approfondie et nous sommes toujours prêts à nous battre pour que l'autoroute ne passe pas, mais aussi pour qu'on permette un développement économique de la vallée qui est suffisamment sinistrée. À titre d'illustration, le président de la République est venu l'an dernier à Uckange et il s'est arrêté en catimini à Florange, avant de revenir à la préfecture de Metz pour le déjeuner républicain. J'ai eu l'occasion de lui présenter le tracé alternatif qu'on avait imaginé, et il m'a répondu : « Oui, il est temps de changer l'image de Florange. » Or, je ne pense pas qu'en traversant Florange par une autoroute, on change positivement son image. Messieurs les techniciens, je vous demande d'étudier de près ce tracé alternatif. Il y en a peut-être d'autres, mais je pense que celui-ci n'est pas à bannir systématiquement.

Permettez-moi de vous remercier pour la qualité des débats et votre écoute au long de cette consultation que vous avez menée. Merci.

Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP

Merci, Monsieur le Maire. Madame GAY sur quelques interpellations prononcées sur cette partie du tracé.

Emmanuelle GAY, directrice de la DREAL Lorraine

Je voudrais revenir sur la question concernant la conception du tracé, puis sur la question du tracé alternatif et l'analyse qui en est demandée.

Sur le premier point, j'ai évoqué le fait qu'une des difficultés du débat est qu'on ne vous présente pas un projet très précis dans sa conception, ce qui permettrait de bien identifier l'impact et de le prendre en compte en termes d'habitat ou de secteurs impactés avec uniquement les secteurs vraiment impactés. On est là sur de l'étude très amont. Il est indiqué dans le dossier qu'afin de limiter les impacts sur ce secteur, on a un passage en déblais du tracé avec des portions en tranchées couvertes qui permettent d'atténuer complètement l'impact sur les secteurs concernés, ainsi que des protections sur les nuisances phoniques ou autres sur les éléments qui ne seraient pas en tranchée couverte ; il y a des éléments de principe. On rappelle qu'on est dans une phase très amont de la conception qu'on ne peut pas présenter de façon plus fine à ce stade. Cependant, elle doit largement être l'objet d'études approfondies, et de concertations approfondies d'appréciation de l'impact et d'études d'analyses d'impacts au fur et à mesure de la conception et de l'étude du tracé. Ce n'est pas présenté aujourd'hui parce que ce n'est pas encore réalisé. Selon les études qui seront à mener, il y a matière à concertation sur ces éléments-là dans la conception d'un tel projet.



Je complète le deuxième registre sur l'analyse de tracés alternatifs, et d'une certaine façon aussi le registre sur l'égalité de traitement. Qu'il y ait une expertise ou pas, cela ne remplace pas la nécessité d'études approfondies. Il n'y a donc pas de différence par rapport à cela. Les délais très courts de l'expertise ont été rappelés tout à l'heure. Par rapport aux éléments de tracé qui ont été présentés lors des réunions que vous évoquiez, pour nous, il y a bien matière à effectuer une analyse de ce tracé au-delà de ce qui pouvait être fait en termes de premier élément d'analyse dans la durée du débat, mais dans la poursuite des travaux. Là-dessus, il n'y a donc pas d'oubli de ce qui a été présenté, mais cela ne rentrait pas dans le temps du débat tel qu'il est conçu et tel que les travaux (études, réflexions et analyses) sont amenés ensuite.

Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP

Nous enregistrons que :

- Les études ne sont pas achevées ;
- Les analyses ne sont pas terminées.
- Et, sur la proposition qui a été présentée d'emblée par la DREAL et sur les propositions alternatives présentées ou sur d'autres, qu'il faudra de nouveau en débattre. Le débat public sera terminé et il nous reste à inventer et à proposer des modalités pour qu'on puisse débattre encore sur ce point. Ceci afin que les habitants et les élus ne soient pas seuls face à la DREAL, mais qu'une instance permette le débat comme il l'a permis dans cette phase de débat public.

Je ne donne plus la parole à ceux qui viennent de la prendre. Si vous le souhaitez, on pourra en reparler en tête à tête. On a entendu qu'il y avait des demandes de réflexions complémentaires ; elles viennent d'être proposées et elles ont été entendues. On en reparlera.

Roger TIRLICIEN, vice-président du Conseil régional, en charge des infrastructures

Roger TIRLICIEN, vice-président du Conseil régional, chargé des infrastructures. J'aimerais revenir sur quelques éléments du débat. Celui-ci a porté sur la question de l'A31 bis. En 2000 déjà, mon camarade Roland FAVARO demandait que l'A31 soit à 2x3 voies, voire à 2x4 voies sur certaines portions. Cette question de l'A31 n'est donc pas un débat d'aujourd'hui. Cela a été exprimé dans la présentation du projet, mais je vais y revenir parce que cela a permis de vérifier la méconnaissance d'un certain nombre d'éléments engagés en Lorraine qui sont pertinents, notamment le transport fluvial ; on l'a vu dans le rapport présenté succinctement.

Nous travaillons avec les services de l'État, de la préfecture, VNF et les Chambres de commerce et d'industrie sur la question d'une gestion unique des ports lorrains afin d'éviter une concurrence entre eux et trouver une cohérence de gestion, et donc d'usages pour améliorer ce qui est entrepris sur le transport fluvial. Nous travaillons avec VNF sur le petit gabarit, y compris pour l'économie circulaire, et pas seulement sur le grand gabarit. Des efforts sont donc engagés pour améliorer l'offre.

Des choses ont été dites concernant le TER, notamment sur le nouveau cadencement, mais aussi sur les difficultés avec le Luxembourg qui engage seulement maintenant des travaux d'aménagement qui vont peut-être permettre d'améliorer l'offre. Ce n'est pas de la faute de la Région et de l'État s'il y a eu du retard en Lorraine, mais de nos amis luxembourgeois. Ceci étant dit, nous serons au rendez-vous lorsque le Luxembourg avec sa gare permettra d'améliorer la densité du trafic de passagers.

Nous sommes présents sur les parkings de covoiturage et sur les appels à projets de gares pour les gares les plus fréquentées, ceci afin d'améliorer l'offre de stationnement et favoriser l'utilisation du transport en commun. Pour autant, on voit une saturation qui affecte durablement nos salariés, frontaliers ou pas. Ils doivent utiliser les axes routiers pour se rendre au travail malgré l'évolution des transports collectifs. De ce point de vue, le débat public permet d'éclairer tout le monde dans les contradictions des responsabilités de chacun sur la volonté de voir amélioré tel ou tel mode de transport, et d'observer qu'il faut créer des conditions pour fluidifier et améliorer la multimodalité.

L'A31 se trouve sur un corridor européen et je pense qu'il est important que l'État saisisse la Commission européenne sur le plan de relance européen pour regarder les questions de financement, car il serait dommageable d'être contraint au péage



et à la concession privée pour financer à côté des fonds publics. L'Europe peut apporter une contribution pour, sans doute, éviter le péage à des salariés. C'est une donnée de l'État.

En réponse à Madame la Députée concernant l'écotaxe, le président du Conseil régional devait écrire à Madame la Ministre pour demander l'expérimentation en région Lorraine. Je sais que la position de l'État a évolué. Cependant, on n'échappera pas collectivement à une réflexion sur le mode de financement des ouvrages publics, notamment routiers avec des usages qui ne relèvent pas seulement du besoin quotidien des Lorrains. Il ne faudrait pas que seuls les Lorrains paient la facture collective. Je crois qu'il y a encore matière à travailler les réflexions pertinentes pour aller chercher des financements, y compris européens, et auprès des transporteurs sans les écraser de charges, mais c'est un autre débat.

Sur la qualité du débat, j'observe que vous avez, pour les deux débats auxquels j'ai participé, créé les conditions pour permettre les expressions multiples. Je crois que c'est une attente forte de nos citoyens de pouvoir exprimer leur point de vue et vous avez laissé ce temps de parole. J'espère que, comme vous l'avez évoqué dans l'intervention de Madame la Directrice de la DREAL, les projets alternatifs seront également étudiés de façon à trouver le consensus nécessaire et indispensable pour que notre territoire reste un territoire et continue à vivre et à se développer économiquement.

Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP

Merci, Monsieur. Après une demande de parole, nous vous dirons comment nous avons interprété le débat sur le problème du tracé dont nous parlons aujourd'hui, mais aussi sur le reste du débat, car beaucoup d'autres aspects ont été évoqués.

Florent GOLIN, association AGIRR - FNAUT Lorraine

Depuis les premières réunions, force est de constater les glissements. Nous, militants associatifs, nous sommes retrouvés face à des techniciens droits dans leurs bottes qui ont refusé d'évoluer pour l'instant. Nous espérons que cela évoluera par la suite, car si l'on devait s'en tenir à ces réunions, la conclusion serait que le débat n'a pas servi à grand-chose.

Néanmoins, on a pu observer certains éléments favorables, notamment sur le corridor européen dont on parle depuis le début. Celui-ci concerne moins de 15 000 véhicules/jour, et non 500 000 utilisateurs quotidiens comme l'a rapporté Monsieur LETROUBLON, d'où l'intérêt d'élargir le cadre d'étude. L'A31 est sur son tracé actuel entre Gye et Luxembourg, mais il y a aussi l'A33, l'A30, les traverses urbaines de Nancy, de Metz ou Thionville qu'on voudrait laisser pousser sur place. On a pu constater par le retour de Madame GAY tout à l'heure que la DREAL cherche absolument à se cramponner à cet itinéraire et ne surtout pas en sortir, parce qu'ils savent que si l'on commençait à élargir leur domaine d'étude, tout leur château de cartes commencerait à s'écrouler.

Le discours a aussi légèrement évolué sur un autre point : on ne nous explique plus que l'A31 c'est des bouchons, des pertes de temps, un frein à l'économie à cause des parcours aléatoires, sauf sur un tronçon particulier entre Beaugard et Luxembourg où il y a vraiment des problèmes. Là, on vient de nous expliquer que parce qu'on va faire des opérations et en mettant un péage tout le monde sera content de payer pour être débarrassé des péages. On oublie de préciser qu'ils ne seront pas débarrassés des péages. Cela ne risque pas d'arriver, car les péages viennent de Luxembourg et les échangeurs ne seront pas élargis pour autant, donc il y aura plus d'effet entonnoir. Les obstacles seront maintenus et d'autres seront créés. Luxembourg est déjà saturé et les Luxembourgeois l'ont compris. Leur politique est justement d'éviter de développer le transport sur route parce qu'ils savent qu'il n'y a pas d'autre choix, car ce ne serait pas tenable. Nous, que faisons-nous face à cela ? Nous faisons des autoroutes qui nous rappellent l'époque de Pompidou, celles qu'on dénonce maintenant à Beaugard, etc. On ne sait pas quoi en faire, on se les traîne depuis des décennies, mais ce n'est pas grave : il faut en refaire à Florange.

Pour moi qui suis de la nouvelle génération, j'aimerais que le passage de cette autoroute soit un peu plus vertueux que par le passé, et surtout qu'on tire les leçons des erreurs pour ne pas les reproduire, mais on fait l'inverse. La Lorraine a été défigurée ; on l'a meurtrie. Maintenant, elle mériterait qu'on la soigne pour valoriser ce patrimoine qui est le nôtre. On a l'occasion de commencer en faisant évoluer les décisions sur le point d'être prises et en abandonnant le barreau de Florange et le tronçon de Toul-Dieulouard. On pourra alors se dire que notre région sera plus valorisée qu'avec l'avenir qu'on lui dessine pour l'instant. Je vous remercie. *Applaudissements.*



Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP

Votre prise de position est enregistrée. Encore une intervention et je considère que cette séquence est close.

Patrice MONTI, Florange

Patrice MONTI. Je m'excuse d'être Florangeois, mais je ne vais pas parler de Florange. Si ce projet d'autoroute se réalise, cela veut dire qu'on sera impacté pour de nombreuses années. Il me semble donc qu'il serait intéressant de voir tous les problèmes. Or dans le secteur géographique où j'habite, existent de gros projets : Europort. Quand Europort sera réalisé, des conteneurs arriveront et il faudra les décharger et les transporter. Comment partiront-ils ? Et, il faudra en ramener d'autres parce que les péniches ne partiront pas à vide. Autre gros projet : Terra Lorraine. La DREAL pense peut-être que cela ne se réalisera pas ; ils ne sont peut-être pas fan du président du Conseil départemental. Mais si cela se réalise, cela sera de nombreux emplois, avec de nombreux camions qui viendront sur cet espace pour amener du matériel provenant de Chine par voie aérienne ou par voie navigable. Il faudra bien desservir ces zones. Or Terra Lorraine est très bien placé sur le contournement est de Yutz et permettrait de traverser tranquillement la Moselle. Alors, il y a peut-être là des zones de frai de poissons à ne pas toucher, parce qu'on met des toxines sur nos salades, mais il ne faut pas toucher au frai de poissons.

Il me semble que gérer est prévoir l'avenir, et il faudrait prévoir comment on desservira ces zones au lieu de dire demain : « Comment fait-on maintenant ? On a un surcroît de camions ; on a un surcroît de transports par ailleurs et notre autoroute ne va pas sur ces zones. » De plus, les camions venant du nord de l'Europe sortiront ailleurs qu'à Florange, puisqu'il n'y a pas de sortie prévue, pour aller dans une usine qui s'appelle ArcelorMittal. Puis, ces camions reviendront en traversant la ville de Florange pour se rendre dans ces usines. Je trouve cela aberrant, Messieurs et Madame de la DREAL. *Applaudissements.*

Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP

Merci. Je vous rappelle que comme à chaque réunion, vous avez à votre disposition un questionnaire d'évaluation. Je vous remercie de le remplir de manière un peu circonstanciée et de dire ce que vous n'avez pas pu dire sur l'organisation du débat.

Si vous nous accordez encore quelques minutes, nous vous dirons ce que nous avons entendu pendant ces 12 débats qui ont abordé beaucoup d'aspects. Vous verrez que la palette de réflexions a été assez riche.

Christine JEAN, membre de la CPDP

Je rappelle que la qualité du débat dépend aussi de la qualité des échanges, de leur nombre, de la qualité des interventions. Ce que je vais vous présenter est un premier bilan. Ce n'est pas le compte-rendu que nous sommes tenus de faire, puisque ce compte-rendu tentera non seulement de rendre compte de tous les points de vue qui se sont exprimés, mais aussi de ce qui a été dit par la DREAL. Le cas échéant, il proposera des recommandations. Il s'agit maintenant d'un premier aperçu ; vous en avez déjà bénéficié au mois de juin lors d'une première réunion de clôture. Celui-ci reprendra dans les grandes lignes ce qui a déjà été dit en juin, avec quelques précisions.

Les principaux sujets d'échange

Des constats sont partagés :

- Il y a un consensus sur la nécessité d'améliorer la sécurité de l'A31.
- Beaucoup de voix se sont aussi exprimées pour dire qu'il fallait désengorger, fluidifier.

Il est évident que sont apparues des divergences pour régler ces problèmes et, d'une manière générale, on peut dire que cinq thématiques ont fait l'objet d'interventions lors de ce débat public. Ces interventions ont été classées en fonction du nombre de fois où ces sujets ont été abordés sur le site Internet ou lors des débats publics. Je tiens à préciser qu'un débat public ne se résume pas à classer les interventions selon leur nombre. Ce qui est important est de rendre compte de chaque point de vue, et il est évident qu'on tient compte de la qualité des arguments avancés.



- Le financement du projet a fait l'objet du plus grand nombre d'interventions ;
- Suivi par des interventions sur les caractéristiques du projet ;
- Les impacts sur l'environnement ;
- Les autres offres de transport ;
- Le développement économique. Hier, des acteurs ont dit qu'on n'avait pas assez parlé d'économie lors de ce débat. Si l'on n'en a pas assez parlé, c'est parce que les gens ne sont pas intervenus sur le sujet. Nous avons parlé de ce dont vous avez voulu parler.

Le financement

- Beaucoup de propositions ont été faites sur le financement pour considérer que ce n'était pas aux seuls usagers particuliers en voiture de payer.
 - o Il a beaucoup été question de faire payer les poids lourds en transit avec l'instauration d'une écotaxe régionale, dont j'ai entendu Dominique GROS dire qu'elle ne devait pas seulement concerner les camions étrangers, mais l'ensemble des camions.
 - o Il a été question d'instaurer une vignette.
 - o Il a aussi été évoqué la question des financements européens avec le plan de relance ; cela a encore été dit ce soir.
 - o Également, la nécessité pour le Grand Duché du Luxembourg de participer au financement de l'A31 bis, puisqu'il s'agit pour l'essentiel de faire en sorte que les travailleurs de Lorraine puissent s'y rendre.
 - o Faire appel au Commissariat général à l'investissement.
- On peut dire qu'il y a eu un certain nombre de réserves des usagers pour payer. Donc, si le service est de qualité et le prix n'est pas trop élevé, on ressent un certain consentement à payer.
- Des oppositions se sont clairement exprimées au péage. On peut imaginer que quand on est contre l'autoroute, on ne se pose même pas la question du péage ; j'élimine donc ce sujet-là.
 - o Certaines personnes ont dit : « L'autoroute a déjà été payée puisque l'A31 existe. »
 - o Cette autoroute risque d'entraîner un report si on le fait payer sur le réseau secondaire.
 - o Cela pénalise les travailleurs qui vont de Metz à Nancy et qui circulent entre les différents axes dans les zones d'emploi, notamment entre Thionville et Luxembourg.
 - o On doute de la capacité du barreau Toul-Dieulouard à capter du trafic de transit si l'autoroute est à péage.

Les caractéristiques du projet

- On a entendu les mêmes propos que la DREAL. Le débat a beaucoup porté sur les sections neuves. Je vous ai dit que 43 % ou plus des interventions émanaient de ce secteur-là.
 - o Beaucoup d'interrogations ont été formulées sur les hypothèses de trafic et les hypothèses de report de trafic de l'A31 vers le barreau, sans compter les impacts sur l'environnement qui seraient générés par les variantes proposées.
 - o Beaucoup de questions sur le contournement ouest de Thionville, mais je ne vais pas y revenir puisque vous avez largement abordé le sujet ce soir.
 - o La question de la liaison entre Thionville et la frontière. Si l'on fait une troisième voie, il y a des demandes pour qu'elle soit explicitement réservée à la multimodalité : au covoiturage ou aux transports collectifs.



- Enfin, et cela a été rappelé ce soir, beaucoup d'interrogations sur les incidences de l'A31 bis sur la route nationale 431, compte tenu du fait que le projet A31 bis comporterait une interdiction de circulation des poids lourds.
- Une discussion a également eu lieu sur le fait d'avoir une approche globale ou une approche par tronçon. Cela a été rappelé par la DREAL. Celle-ci a conçu un itinéraire global qui va du Luxembourg à Toul. Cette nécessité est aussi portée par un certain nombre d'acteurs. D'autres voix se sont exprimées pour dire qu'on pourrait faire certains secteurs et qu'il n'était pas souhaitable d'en faire d'autres, d'où la nécessité d'une vision par tronçon et du coût de chacun puisqu'il a été mis en évidence que l'essentiel du coût du projet était la réalisation des sections neuves. Il y a eu des demandes insistantes à la DREAL pour avoir le coût par tronçon et c'est ce qui est finalement ressorti.

Les propositions de tracés alternatifs ou les oppositions pour les sections neuves

- Pour le barreau Toul-Dieulouard :
 - Il a été demandé l'examen de l'élargissement de l'A31 existante entre Toul et Nancy ;
 - Et l'étude de la possibilité d'élargir la RD611 ; c'est ce qui a fait l'objet de l'expertise complémentaire.
 - Des interrogations sur la congestion de l'A33 à proximité de Nancy qui était une partie du problème pour un certain nombre de personnes dans ce secteur. Aujourd'hui, on reproche au projet de raisonner trop nord/sud, alors que des circulations et des trafics sont certainement générés par les circulations est/ouest à ce niveau. Il est demandé d'avoir une vision plus claire sur ce sujet.
- Pour le contournement ouest de Thionville, deux sujets ont été évoqués :
 - La demande d'une étude d'une variante qui emprunterait la forêt domaniale et le site d'ArcelorMittal.
 - Des questions ont été posées sur la possibilité de dévier le transit entre Arlon et Thionville par l'autoroute A30.

L'expertise complémentaire

Nous avons évoqué les résultats de l'expertise complémentaire. Une réunion spécifique a été organisée à Nancy sur la présentation des résultats de cette expertise. Je vous présente un résumé des choses dites à ce sujet le 10 septembre.

On peut dire que l'expertise complémentaire a recueilli un accueil positif. La qualité du travail a été soulignée. On apprécie qu'elle apporte un éclairage nouveau et qu'elle ouvre des perspectives.

- Les remarques ayant porté sur le projet du maître d'ouvrage :
 - On a constaté que les experts considèrent que les hypothèses basses de trafics sont les plus vraisemblables, même si les hypothèses hautes ne sont pas écartées.
 - Concernant le barreau Toul-Dieulouard, les gens qui sont intervenus ont noté que celui-ci était considéré par les experts comme étant surdimensionné.
- Les remarques ayant porté sur les préconisations portées par les experts.

Les sujets de satisfaction :

- On a considéré que c'était une solution équilibrée.
- On a apprécié l'approche par étape qui est préconisée.
- On a beaucoup apprécié la demande d'instauration d'un observatoire des déplacements ou des trafics.
- Le fait qu'on préconise une gestion dynamique des flux.
- Le fait qu'on dise qu'il est important d'aménager l'infrastructure et de remettre aux normes environnementales l'autoroute existante.

Les réserves et sujets d'inquiétude :



- Sur le fait que cela aurait sans doute pour incidence d'augmenter la circulation sur la RD611.
- La question de l'A33 n'était pas traitée.
- La solution du barreau neuf n'était pas écartée à terme.
- Le risque sur le fait qu'on ne fasse rien si l'on commençait à dire qu'il ne fallait pas faire le barreau.
- D'autres remarques plus générales :
 - La question d'intermodalité entre les différentes solutions de transport a vraiment été pointée.
 - De même que le besoin de concertation, notamment sur cette intermodalité, avec le fait qu'on dispose de beaucoup d'autorités organisatrices de transports et qu'il y a parfois des problèmes de cohérence entre ces AOT (Autorité Organisatrice de Transports) : une collectivité est chargée d'une chose, la Région d'autre chose, plusieurs collectivités des mêmes choses, mais sur des territoires différents. Or les gens se déplacent d'un territoire à l'autre et aimeraient que le bus et le train soient cohérents.
 - Un besoin de discuter des solutions proposées.

Pour conclure, on a eu beaucoup d'expressions disant : « Au fond, il est urgent d'attendre pour réaliser ce barreau tel qu'il a été imaginé par le maître d'ouvrage ». En même temps, une voix s'est exprimée fortement pour dire : « Il est urgent de décider. On ne peut pas rester dans la situation actuelle, même si ce n'est pas en faveur du projet initial. »

Les impacts sur l'environnement

On a là aussi tenté un classement en fonction du nombre d'interventions sur le site Internet et en réunions publiques, sachant que les interventions sur l'environnement ont porté à plus de 40 % sur le barreau Toul-Dieulouard.

- Ceci étant dit, ce n'est pas le cas pour le sujet arrivé en tête des interventions qui portent sur le bruit et la qualité de l'air. Partout, on a eu des interventions sur ces thèmes, avec des préoccupations en termes de cadre de vie et de santé.
- Le traitement de l'infrastructure existante a aussi été critiqué : il y a déjà des problèmes avec l'infrastructure existante et le maître d'ouvrage n'a jamais été exemplaire dans la manière de les régler.
- Le climat et la biodiversité. Le climat est pointé et, selon les intervenants, l'incohérence entre un projet autoroutier aujourd'hui et l'urgence à traiter le problème climatique et à respecter les engagements nationaux internationaux de la France. Concernant la biodiversité, cela a essentiellement concerné Toul-Dieulouard. Je ne vais insister là-dessus, mais il s'agit des problèmes de corridor écologique et les problèmes de perte de biodiversité. Les enjeux sont extrêmement forts dans ce secteur et d'ailleurs largement identifiés par la DREAL. Certains arguments avançaient le fait que les impacts générés ne seraient pas compensables. Je dois dire qu'il y a eu une intervention concernant Florange pour dire que si un tracé passait par la forêt domaniale, cela aurait de forts impacts sur la biodiversité.
- Des interventions sur la consommation foncière qu'on peut traiter sous le thème de l'artificialisation des sols. Là encore, essentiellement dans le secteur Toul-Dieulouard, puisque c'est là qu'il y aurait le plus de consommation de terres agricoles et d'espaces naturels.

Je voudrais dire que, tout à l'heure a été évoqué le contournement. S'il y avait le contournement par l'est, je pense qu'il y aurait aussi des interventions sur le sujet de la biodiversité puisque c'est un secteur noté comme clé par le maître d'ouvrage. Mais cette intervention n'a pas été faite, puisque le sujet n'a pas été à l'ordre du jour. Je me permettais juste de pointer ce qui était dans le dossier du maître d'ouvrage.

- Il faut reconnaître que le patrimoine culturel et la question des risques naturels ont été peu traités. Une question sur le risque d'inondation puisque certains secteurs sont vulnérables à ce risque, car traversés par le fuseau d'étude de l'A31 bis.
- La question de l'eau et des paysages, essentiellement là aussi dans le secteur Toul-Dieulouard.



- Concernant l'urbanisme, il y aura quelque chose à ce sujet puisqu'il y a eu beaucoup d'interventions pour pointer le risque d'étalement urbain.
- Je terminerais sur ces impacts sur l'environnement en disant qu'il y a eu un certain nombre d'interventions pour considérer qu'il existait de vrais problèmes de mise à niveau environnementale, qu'il y ait une autoroute ou pas, sur les secteurs concernés par l'aménagement, mais aussi sur l'ensemble des secteurs. Cette question était une question en soi à traiter, même s'il n'y avait pas d'autoroute, et ceci dans des conditions et les délais les meilleurs possible.

Les solutions complémentaires, voire alternatives au projet A31 bis

J'insiste, puisque dans le débat est ressorti que ce qui n'était pas de l'ordre du routier, mais du ferré ou du fluvial, est apparu soit comme une solution complémentaire, soit comme une solution alternative.

- Tout le monde considère qu'il faudrait plus de trains, notamment en direction du Grand Duché du Luxembourg, et qu'il était important de faire de grands progrès en matière d'intermodalité, notamment pour permettre l'accès aux gares en vélo ou en voiture.
- L'incitation au covoiturage a également été évoquée.
- Le développement du ferroutage.
- Le transport fluvial ; vous en avez parlé ce soir.
- Vous avez certainement entendu parler du projet de monorail en Thionville et Luxembourg proposé par une association, Ucirouthe, sachant que c'est un projet qui ne fait pas consensus.

Le développement économique du territoire

Je terminerais en parlant du dernier sujet arrivé en termes de nombre d'interventions : le développement économique du territoire, ce qui ne veut pas dire qu'il n'est pas important.

- On voit une adhésion large au projet des milieux économiques et sociaux pour lesquels il s'agit d'un projet vital pour le développement économique du sillon lorrain, et plus globalement pour la Région.
- Mais l'on a aussi vu pointer du scepticisme pour d'autre, voire des oppositions. Il y a eu du scepticisme sur le mode : les camions traversent, mais ne s'arrêtent pas, et concernant le secteur du sud du sillon pour considérer que cela allait à l'encontre des enjeux de développement touristique définis dans la charte du Parc naturel régional de Lorraine. Dans ce même secteur, l'on voit qu'il peut y avoir des oppositions, parce que d'autres ont réclamé des échangeurs pour plus se développer. On voit donc que c'est une question complexe.

Voici brossés rapidement les éléments que nous allons approfondir et traiter de manière croisée entre nous pour ensuite produire un compte-rendu, dont j'espère qu'il restituera le plus fidèlement possible tous les éléments que vous avez évoqués. On pourra ensuite le communiquer au plus haut niveau pour qu'il soit entendu. Je vous remercie.
Applaudissements.

Paul ARKER, président de la Chambre de commerce et d'industrie de Lorraine

Monsieur le Président, Madame a évoqué le manque d'interventions à caractère économique et je vous demande de m'accorder une intervention que je sollicite depuis une heure. On a largement laissé la place aux interventions des uns et aux autres ; le monde économique a aussi à faire entendre sa voix.

Michel MORIN, président de la CPDP

Il est vrai que vous l'avez sollicitée.



Paul ARKER, président de la Chambre de commerce et d'industrie de Lorraine

Je vous remercie. Dans le cadre du débat public, la Chambre de commerce et d'industrie de Lorraine tient à rappeler qu'il s'agit d'un équipement structurant ayant un caractère vital sur le développement économique de cette région, et donc sur les emplois. La fluidité du trafic, la sécurité des déplacements et la mobilité dans le cadre transfrontalier sont des enjeux incontournables. Compte tenu des perturbations que connaissent déjà la plupart des sections du parcours et compte tenu des prévisions d'évolution du trafic, nous savons que nous serons à saturation en 2030, si ce n'est pas avant. Je vous rappelle l'impact frontalier : 83 000 Lorrains dont beaucoup de Florangeois se rendent tous les jours au Luxembourg, et leur nombre augmentera d'environ 30 % dans les 10 ans à venir avec les perspectives d'évolution de ce pays. En ce qui concerne l'impact de l'urbanisation, 60 % des emplois sont concentrés sur le sillon lorrain. On peut le regretter, on peut l'approuver, c'est une chose vérifiée.

S'agissant du transport de marchandises, l'État, la Région, le Département, les communes et les Chambres de commerce et d'industrie investissent actuellement avec l'argent des entreprises près de 35 millions d'euros pour développer les trois ports sur la Moselle et favoriser les transports des marchandises par la voie d'eau. Malheureusement, la décision calamiteuse du Gouvernement qui a renoncé à l'écotaxe pose une hypothèque très sérieuse sur le développement du transport fluvial parce que, rendant plus attractif ou ne pénalisant pas le transport routier, c'est le transport fluvial qui sera impacté et n'aura pas son développement.

Ceci étant, nous avons besoin de cet axe de transport dans des conditions de sécurité et dans des conditions de mobilité satisfaisantes. Cette autoroute est un corridor, mais c'est d'abord l'autoroute des Lorrains et ceux-ci ont droit à une infrastructure adaptée.

Applaudissements.

Une participante

Je voudrais vous demander s'il y aura un délai pour pouvoir témoigner.

Michel MORIN, président de la CPDP

Je l'ai dit : le débat se termine le 30 septembre. Madame, peut-être n'avez-vous pas été informée suffisamment. Je n'y peux rien. Le code de l'environnement existe. Le site Internet existe. Le site de la Commission nationale du débat public existe. Tout est sur le site de la Commission. On ne peut pas écrire à tous les citoyens.

Néanmoins, nous sommes à la fin du débat, ce qui veut dire qu'il n'y a plus de réunions publiques, mais le site Internet reste ouvert jusqu'au 30 septembre. Il est donc encore possible de déposer des contributions jusqu'à cette date. Puis, le site sera clos pour ce qui est du débat, mais il sera toujours ouvert avec toutes les contributions et les études. Il sera figé au 30 septembre. Ensuite, la Commission particulière du débat public a deux mois pour restituer son compte-rendu qui sera rendu public et présenté avec le président de la Commission nationale, ici, à Metz. Avant la fin novembre, nous présenterons ce compte-rendu et le bilan du président de la Commission nationale, et nous le mettrons en ligne afin que chacun en ait connaissance. Ce compte-rendu restituera fidèlement tout ce qui a été dit et écrit. Il rendra aussi compte de la position du maître d'ouvrage, puisque c'est un débat entre le maître d'ouvrage et le public. La Commission a également la possibilité de faire des recommandations et j'en proposerai certaines à mes collègues ; à vous d'imaginer lesquelles. *Applaudissements.*

Comme c'est notre dernière rencontre, permettez-moi pour conclure quelques remerciements. Des remerciements à notre secrétariat général de la Commission, Camille et Léo qui ont fait un gros travail pour tout organiser avec leurs équipes. Je les remercie très sincèrement.

Je remercie la DREAL qui a travaillé dans des conditions assez difficiles, puisque vous savez tous qu'on est en pleine réorganisation régionale et donc réorganisation des services de l'État. La DREAL a réussi à présenter le projet, à répondre aux questions et à faire les fiches complémentaires demandées ; merci à elle.

Je remercie aussi la presse parce qu'elle a rendu compte de nos discussions. Et, elle a annoncé nos réunions, ce qui est très important puisqu'un débat ne peut pas être vraiment public si la presse dans notre pays n'aide pas.



Enfin et surtout, je voudrais tous vous remercier, que cela soit pour votre présence aux réunions publiques ou vos interventions sur le site Internet, parce que c'est vous qui avez nourri le débat. Vous l'avez fait vivre de telle manière que cela a été un débat de très bonne tenue et je vous en remercie. Il y a eu très peu de dérapages ; cela a été un débat argumenté. Cela nous rend optimistes pour l'avenir du débat public. Merci à tous.

Applaudissements.

(Fin de la réunion à 21h45)