



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

### VERBATIM DE LA RÉUNION PUBLIQUE D'OUVERTURE

Metz, le 16 avril 2015, 19h10 à 21h45

#### En tribune :

##### **Commission nationale du débat public**

Christian LEYRIT, président de la Commission nationale du débat public

##### **Commission particulière du débat public**

Michel MORIN, président

Christine JEAN, membre

##### **Maîtrise d'ouvrage :**

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

Samuel MEUNIER, directeur adjoint DREAL Lorraine

Yann LETROUBLON, chef de projet DREAL Lorraine

#### Intervenants :

Dominique GROS, Maire de Metz

Nacer MEDDAH, Préfet de la Région Lorraine



*(Début de la réunion à 19h10)*

**Michel MORIN, président de la CPDP**

Je me présente. Je suis Michel MORIN, président de la Commission particulière du débat public A31bis. Monsieur le Préfet, Monsieur le Maire, Mesdames, Messieurs les Parlementaires et les Élus, Mesdames, Messieurs, merci de votre présence à cette seconde réunion d'ouverture du débat public, la première ayant eu lieu hier à Nancy. Cette réunion est une réunion d'ouverture, elle est donc un tout petit peu particulière dans la mesure où un premier temps pendant une vingtaine de minutes sera réservé au débat public proprement dit avec Monsieur Christian LEYRIT, président de la Commission nationale du débat public. Après son intervention, nous donnerons la parole au maître d'ouvrage et en premier lieu à Monsieur le Préfet de région puisque le maître d'ouvrage est l'État, ensuite la DREAL présentera le projet. Ce sera après le temps des questions et des réponses. Sans attendre, Monsieur le Maire, je vous laisse la parole.

**Dominique GROS, maire de Metz**

Monsieur le Préfet, Madame et Messieurs les Parlementaires, Monsieur le Président de la Commission du débat public, Monsieur le Président de Metz-métropole, Monsieur le Président de la Commission du débat public A31bis, Madame, et Messieurs les agents de la DREAL.

Toute personne qui vit dans la région a un avis sur l'A31. Tout le monde a pu mesurer l'état de la voirie et les dangers du trafic sur cet axe majeur. Encore faut-il savoir en discuter et débattre véritablement des solutions à apporter à ce problème.

Je suis donc heureux d'ouvrir ce temps de débat démocratique. La démocratie ce n'est pas seulement des institutions, c'est d'abord une attitude. Le débat démocratique, vous le savez, c'est apprendre à se disputer sans se faire la guerre; c'est compliqué. Et pourtant ce débat permet aussi, avec les belles lois que notre République et nos parlementaires nous font, sans doute d'arriver à dégager un consensus. Cela ne marche pas toujours, il suffit de voir ce qui s'est passé avec un aéroport du côté de Nantes, cela ne marche pas toujours, Monsieur le Président, mais nous allons peut-être arriver à approcher ce qui serait souhaitable. Le débat de ce soir va faciliter la prise de décision et la conduite des premières opérations concrètes. Donc allez-y, dites ce que vous avez à dire, mobilisez-vous proches, nous avons besoin de cette vitalité citoyenne ! La méthode qui vous sera présentée par la Commission nationale du débat public permettra précisément de prendre en compte le mieux possible vos opinions, vos craintes et vos interrogations.

Car ce débat public sur le projet A31 bis est un débat crucial pour notre ville et notre région. Deux chiffres en témoignent : 80 000 Lorrains se rendent chaque jour au Luxembourg et empruntent largement cet axe. Leur nombre va sans doute croître dans les années à venir car certains prédisent un doublement d'ici 2035. Le deuxième chiffre que je voudrais rappeler c'est 11 000, 11 000 camions par jour là où le trafic poids lourds est maximal, entre le péage de Gye et Nancy. Et encore ce sont des chiffres de 2010 ! Il y a urgence à agir, car on se dirige vers la congestion de cet axe routier et sa dégradation à grande vitesse. Cette action, c'est l'A31 bis. Bien sûr, cette action aura un coût ! Un coût financier pour les contribuables, un coût financier pour les usagers dans le cas de sections à péage, un coût environnemental, même si l'impact sera limité. Cependant, je vous invite à penser aussi au coût terrible de l'immobilisme, tant pour l'environnement que pour nos finances.

Ce soir des solutions vont vous être présentées, et je pense à titre personnel qu'elles vont dans le bon sens. Le financement devra cependant faire l'objet de débats approfondis, notamment pour déterminer les seuils de financement publics et privés. Je pense qu'il faudra également se poser la question d'une écotaxe régionale pour les camions qui empruntent cet axe, et notamment les camions étrangers. Selon mon ami Yves Le Déaut, dont le Républicain Lorrain parle ce matin, 65% des camions de l'A31 sont étrangers ! Puisque la loi nous offre cette possibilité, je souhaite donc que l'on expérimente ce type de dispositif. J'estime également qu'il faudra tôt ou tard associer le Luxembourg à cette réflexion, comme nous l'avons fait pour le TGV où le Grand-Duché était partenaire financier.

Mais ce soir le plus important, je le répète, c'est que nous fassions vivre la démocratie.

Je vous remercie.



### Christian LEYRIT, président de la CNDP

Bien. M. le Maire, M. le Préfet de région, Mesdames et Messieurs les parlementaires et élus, Mesdames et Messieurs, je suis particulièrement heureux d'être parmi vous ce soir pour cette deuxième réunion de lancement du débat public sur l'A31 bis, après la réunion de Nancy hier.

Je voulais simplement vous donner un certain nombre d'éléments sur la manière dont nous envisageons le débat public de l'A31 bis et de manière plus générale. Premier élément. Un petit rappel qui date d'un peu plus de 20 ans. Au Sommet de la Terre de Rio, un principe qui a été admis de manière générale dit que la meilleure façon de traiter des questions d'environnement était d'associer l'ensemble des citoyens aux décisions publiques. Vous voyez que tout cela n'a pas vieilli. Aujourd'hui, la participation du public et l'information du public, il y a une triple exigence internationale, puisque notre pays a signé les conventions d'Aarhus en 1998. Ensuite, il y a une directive européenne et enfin il y a la charte de l'environnement, de valeur constitutionnelle, qui a été adoptée en 2005 et qui reprend presque mot pour mot les principes de Rio.

Mais au-delà de ces principes qui sont dans le cadre réglementaire national et international, je crois que c'est une exigence qui est de plus en plus forte dans notre société. Il y a quelques mois, la CNDP a organisé un colloque international qui s'appelait le citoyen et les décisions publiques, enjeux de légitimité et d'efficacité. Pour préparer cela, nous avons fait une enquête d'opinion avec Roland CAYROL, qui nous a assistés, qui a été réalisée par TNS Sofres. Rassurez-vous, je vais être extrêmement court, mais vous pourrez trouver tous les éléments de cette enquête extrêmement intéressante sur notre site [www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr).

Simplement, quelques flashes, extrêmement rapides. Tout d'abord, une forte attente des citoyens de participer aux décisions publiques. Je vais y revenir dans un instant. Une demande de participation de plus en plus forte, effectivement, qui a une méfiance, une défiance vis-à-vis des institutions, quelles qu'elles soient et également de la parole publique. Puis, également, l'attente de garantie d'indépendants pour assurer une bonne participation des citoyens. Si je prends simplement deux ou trois questions.

- Est-ce important de prendre en compte l'avis des citoyens pour une décision publique ? 96 % des Français souhaitent que les pouvoirs publics tiennent davantage compte de leur avis avant de prendre des décisions. Vous voyez un chiffre tout de même extrêmement important.
- Est-ce qu'il faut développer les modes d'expression directe des citoyens ? Est-ce utile, indispensable ou peu important ? Vous voyez que, quel que soit le niveau – plus on est au niveau local, plus c'est important – plus de 90 % des Français considèrent que c'est vraiment indispensable ou utile. Même au niveau européen, 84 % des gens considèrent que c'est nécessaire.
- Enfin, le souci d'indépendance. À la question « Lorsqu'un débat public est lancé en France, est-ce que vous souhaitez qu'il soit lancé par le gouvernement, par une entreprise privée, par le Parlement, par une institution qui dépend du gouvernement ? », il y a une très nette majorité pour une autorité indépendante, c'est-à-dire quelqu'un qui ne soit pas partie prenante de la décision finale.

Donc, simplement quelques éléments, je n'entrerai pas plus dans le détail, mais on voit effectivement une insatisfaction grande, je pourrais rester longtemps sur ces enquêtes extrêmement riches, mais je pense qu'il y a une véritable attente de nos concitoyens. C'est d'ailleurs le nouveau slogan de la Commission nationale du débat public dont je dirai un mot dans un instant. Donner la parole à vous toutes et tous qui êtes venus nombreux ce soir, et également la faire entendre parce que les citoyens ont le sentiment parfois qu'ils ne sont pas entendus peut-être suffisamment.

À quoi sert le débat public ? Cela sert à informer le public sur les projets, à veiller à sa participation — c'est notre rôle — à éclairer également le maître d'ouvrage, et donc démocratiser et légitimer la décision. Monsieur le Maire tout à l'heure évoquait des problèmes de conflits, de blocages actuels, et je crois que ces blocages actuels viennent d'un manque de légitimité des décisions. Évidemment, nous sommes dans un état de droit, et donc de manière compréhensible, un certain nombre de gens disent « *Nous avons appliqué nos procédures, et donc le projet doit avancer.* » De l'autre côté, il y a un certain nombre de citoyens qui ont le sentiment de ne pas être entendus, qui défendent parfois des préoccupations de plus long terme, peut-être des problèmes d'eau, de biodiversité, de changement climatique, qui vont être au centre au plus niveau de notre État, également à l'échelle de la planète, au centre des préoccupations, mais qui peut-être projet par projet ont le sentiment de n'être jamais entendus.



Je crois profondément que le processus qui conduit à la décision est aussi important que la décision elle-même. Alors, évidemment, le débat public ne conduit jamais à un consensus. À la fin d'un débat, tout le monde n'est pas d'accord. Mais je crois que ce qui est vraiment très important, c'est qu'à la fin du débat, tous les citoyens, quels que soient leurs points de vue, aient le sentiment d'avoir été écoutés et entendus. Parce que d'ailleurs dans une décision publique d'un grand projet d'équipement et d'aménagement, il y a toujours évidemment des gagnants et des perdants. Il y a des gens qui vont être plus favorisés, et d'autres qui vont subir quelques désagréments. Je crois que c'est vraiment un point très important. Je crois que ce qui fonde la légitimité c'est la loyauté, la transparence, la confiance dans les échanges entre le maître d'ouvrage et l'ensemble des citoyens que vous représentez ici ce soir. Quelques conditions sur la légitimité et l'efficacité :

- Tout d'abord le premier point, c'est de débattre une opportunité. C'est un point important, être en amont de la décision. Le sondage que j'évoquais tout à l'heure montre que trois Français sur quatre ont le sentiment que lorsqu'un débat public est lancé en France, la décision est déjà prise. Si on veut redonner confiance à nos concitoyens, c'est un élément fondamental aujourd'hui dans notre société. Pour redonner confiance, lorsqu'on lance un débat public, il faut qu'il y ait cette loyauté, ce sentiment que les gens qui s'expriment vont être écoutés et entendus. C'est un point important. Depuis que je suis arrivé, je refuse de lancer des débats publics lorsque tout semble montrer que la décision est déjà prise. Je crois que c'est vraiment une question de confiance pour développer cette culture du débat public qui dans notre pays, il faut bien le dire, est tout de même moins présente que dans beaucoup d'autres pays d'Europe du Nord, du Québec ou d'ailleurs. Mais ce qui est très important, c'est que le débat public n'est pas l'enquête publique. Nous sommes en amont, nous sommes sur les principes.
- Deuxième élément, c'est de mobiliser les publics les plus variés. C'est un point important. Évidemment, vous êtes nombreux ce soir, mais il est clair que dans les réunions publiques, tout le monde ne va pas dans la réunion publique, notamment les jeunes, notamment les personnes les plus défavorisées. Donc, depuis quelque temps, Monsieur MORIN en parlera tout à l'heure, nous allons chercher les citoyens là où ils se trouvent. Ils se trouvent dans des foires, ils se trouvent dans des marchés, ils se trouvent dans des gares. Notre objectif est vraiment de faire participer le plus grand nombre. Nous souhaitons connaître le point de vue de l'ensemble des gens directement concerné par ce grand projet.
- Un autre élément est de disposer d'une expertise complète. C'est également un point important, et éventuellement de contre-expertises parce que le citoyen, nous l'avons vu hier, mais dans tous les grands projets que j'ai un peu connus dans le passé, il y a évidemment des contestations. Je crois que le citoyen a le droit d'avoir un point de vue différent de celui qui porte le projet, et qui est tout à fait légitime à porter ce projet.
- Enfin, il faut préparer la suite, on y reviendra. Un point sur lequel je voudrais vraiment insister est que le débat public n'est pas l'enquête publique. Le débat public se situe en amont. Il porte sur l'opportunité. La question posée, faut-il faire quelque chose ou ne rien faire, et les alternatives au projet. Vous verrez tout à l'heure que le projet comporte un certain nombre d'alternatives sur lesquelles vous allez pouvoir vous prononcer.

Quelques mots très brefs, la Commission nationale du débat public qui a été créée par la loi BARNIER en 1995 s'est donné une autorité administrative indépendante en 2002. Cette instance comporte vingt-cinq membres, vous les voyez, des personnes d'horizon extrêmement divers, des parlementaires, des membres de la Cour des comptes ou du Conseil d'État, des environnementalistes, du patronat, des syndicats, etc. Nous intervenons sur les grands projets d'autoroute, de TGV, de port, d'aéroport, d'installation industrielle, sportive, culturelle, nucléaire, etc., pour tous les grands projets de plus de 300 millions d'euros. On peut être saisi pour les projets par un certain nombre de personnes, je n'entre pas dans les détails, entre 150 et 300 millions d'euros, c'est l'état actuel, mais nous avons fait des propositions assez ambitieuses dans le cadre des travaux que le gouvernement a lancés récemment, mais je n'en parlerai pas ce soir.

Pour cette affaire, le secrétaire d'État chargé des transports nous a saisis en novembre. En décembre, nous avons décidé d'organiser un débat public. La CNDP est une institution assez particulièrement, extrêmement peu nombreuse. Elle s'appuie pour mener ses travaux sur des personnes de la société civile. Les sept personnes qui ont été désignées, présidées par Monsieur Michel MORIN, sont des gens d'horizon extrêmement divers qui font cela de manière quasi bénévole, ce qui est un investissement important. C'est important parce qu'ils sont là pour être à votre écoute, de toutes et tous, il est donc nécessaire qu'ils aient des sensibilités diverses, sachant, et c'est un point sur lequel j'insiste, contrairement à l'enquête





publique, nous ne donnons pas d'avis sur les projets. Nous sommes là pour que les citoyens soient informés, pour que vous ayez des réponses à toutes les questions que vous vous posez. On veillera à ce que le maître d'ouvrage vous réponde, et vous réponde de manière satisfaisante, sinon on le questionnera de nouveau, mais à la fin nous ne dirons pas si nous sommes favorables à ce projet plutôt que tel autre, c'est donc la mission de la CPDP, mais Monsieur Michel MORIN y reviendra tout à l'heure. Là aussi, je serai très bref. Cette Commission est neutre, indépendante et impartiale. On vous a d'ailleurs distribué des documents. Nous procédons à une évaluation des débats. Vous pourrez donc donner votre point de vue, c'est important pour savoir si vous avez eu le sentiment que cette Commission particulière qui va animer ce débat était neutre et indépendante, c'est un point auquel j'accorde la plus grande importance, et cela rejoint un des thèmes du débat de tout à l'heure. Ce débat va se dérouler pendant à peu près trois mois. Ensuite, dans les deux mois, la loi prévoit que la Commission particulière présente son compte rendu, je rédigerai le bilan, et ensuite, le maître d'ouvrage aura trois mois pour dire ce qu'il a entendu et la décision qu'il prend. Il y a un point également sur lequel j'insiste particulièrement, c'est que le maître d'ouvrage puisse dire de manière assez précise, par exemple en annexe à cette décision, ce qu'il a entendu des débats et les engagements qu'il prend pour la suite des études. Nous ne sommes pas encore à l'enquête publique, mais je pense qu'il n'y a rien de pire que de faire participer des centaines ou des milliers de personnes et qu'une décision tombe sans que les citoyens perçoivent les sujets qui ont fait l'objet de modifications, d'avancées, ou de prises en compte de leur point de vue et des observations qu'ils ont été nombreux à formuler. J'en ai terminé. Je vous remercie Mesdames et Messieurs et je vous souhaite un bon débat public sur l'A31bis.

*[Applaudissements]*

#### **Michel MORIN, président de la CPDP**

Quelques mots sur la Commission particulière et son rôle, les principes ont été rappelés, l'opportunité même du projet, tout est ouvert. Ses objectifs, sont-ils pertinents, adaptés ? Pour ses caractéristiques principales, vous verrez dans le dossier qu'il existe un certain nombre d'options. Y a-t-il un choix à faire ? D'autres sont-ils à chercher ? Toutes ces questions sont bien sûr soumises au débat. La loi de la Commission particulière est d'animer le débat de façon à ce que vous puissiez vous informer au maximum sur le projet, car on ne débat bien que sur la chose sur laquelle on est suffisamment informée, et d'exprimer vos avis, vos critiques, vos suggestions, et poser vos questions au maître d'ouvrage. Trois principes régissent ce débat :

- la transparence des informations, la Commission particulière y veille, c'est son rôle,
- l'équivalence des prises de parole. Il n'y a dans cette salle que des citoyens qui ont les mêmes droits et les mêmes devoirs,
- l'argumentation des échanges, car nous souhaitons que les positions soient argumentées, qu'elles ne soient pas à l'emporte-pièce, et que cela se fasse dans le respect de chacun.

Notre Commission, comme l'a dit le président LEYRIT, est indépendante, et elle n'a aucun lien avec le maître d'ouvrage, ni avec aucune autre partie prenante. Les membres de la Commission, et moi-même avons signé une charte d'éthique et de déontologie avant de prendre nos fonctions. Elle est neutre. Nous n'avons pas de position sur le projet et nous ne donnerons pas d'avis sur le projet.

#### **Rôle du maître d'ouvrage**

L'État est représenté par la DREAL Lorraine. Le maître d'ouvrage est chargé de rédiger le dossier du projet, ce qu'on appelle le dossier du maître d'ouvrage que vous avez trouvé sur les tables en arrivant, vous l'avez aussi sur notre site internet, et une synthèse de ce dossier pour une présentation plus rapide. Le maître d'ouvrage est chargé de présenter le projet et de répondre aux questions, c'est l'objet de cette réunion, et de prendre dans les trois mois suivants la parution du compte rendu du débat public, trois mois après les deux mois qui suivent la fin du débat, c'est-à-dire cinq mois, de prendre une décision quant au principe même de la poursuite ou non du projet, et dans le cas où le principe serait favorable, à quelles conditions ce projet sera poursuivi.

Notre Commission a donc proposé les modalités du débat qui ont été approuvées par la Commission nationale, du 15 avril au 13 juillet, neuf réunions publiques, dont quatre réunions thématiques. Lors des entretiens préalables que nous avons eus, nous avons déterminé un certain nombre de thèmes, pas de manière exhaustive, mais dont nous pensons qu'ils auront une importance particulière. Nous avons déterminé quatre thèmes :



- le développement économique,
- le financement ou le mode de financement du projet,
- l'offre alternative des réseaux de transport,
- l'environnement à tous les points de vue :
  - o l'environnement naturel,
  - o l'environnement humain, vous savez mieux que nous que l'A31 passe dans des zones urbanisées avec les conséquences qu'il peut y avoir sur les personnes riveraines,
  - o l'environnement agricole puisque, notamment lorsqu'il y a des acquisitions foncières à faire sur le barreau neuf, et bien entendu les emprises agricoles seront touchées.

Donc, quatre réunions thématiques, la prochaine réunion traitera à Woippy du développement économique. Ces réunions thématiques traiteront non seulement de l'ensemble du projet, mais aussi du thème en question. Comme le disait le président, nous avons prévu également de faire ce que nous appelons des débats mobiles, c'est-à-dire des rencontres avec les citoyens, à la gare de Thionville, je crois, au marché de Toul, à la foire de Nancy et dans un centre commercial le long de l'A31. Nous avons une permanence à Metz, rue Pasteur, une page Facebook et un compte Twitter. Ce débat se déroule aussi sur notre site internet dont vous avez l'adresse. C'est à la fois un support d'information et un lieu de débat. Un support d'information parce que vous avez l'ensemble des documents du débat sur ce site. Vous aurez l'actualité du débat sur ce site. Chaque réunion fait l'objet d'un verbatim et d'une synthèse. Vous aurez donc quelques jours après la réunion le verbatim des réunions précédentes avec leur synthèse, et puis un lieu de débat, puisque ce site comporte un système de questions/réponses. Le maître d'ouvrage répondra à toute question posée. Ce système ouvre des espaces de discussion et permet d'émettre des points de vue, des contributions, et notamment des cahiers d'acteur qui ont un certain formatage. Certaines réunions publiques seront retransmises en direct. Ce n'est pas le cas de la réunion de ce soir. Ce sera le cas des réunions des 20 et 21 mai.

Aujourd'hui, nous allons d'abord vous présenter le projet. Je vais donner la parole au maître d'ouvrage, d'abord à Monsieur le Préfet de la région de Lorraine.

#### Nacer MEDDAH, Préfet de la Région Lorraine

Monsieur le Maire, merci de votre accueil. Mesdames et Messieurs les Élus, Mesdames et Messieurs, Monsieur le Président, sachez que je suis très honoré que vous preniez la peine d'être présent au débat public parce que les présidents de la Commission nationale ne viennent pas toujours aux débats publics. Vous l'avez lancé, vous étiez hier à Nancy, vous êtes encore ici présent à Metz, je vous en remercie, et je remercie également et salue tous les membres de la Commission particulière. Je vais être très court. Quand on arrive en Lorraine, quand on apprend à connaître la Lorraine, je parle à des Lorrains, je vous fais part de mon ressenti, très rapidement, on se rend compte, et ce n'est pas une obsession des préfets qui se succèdent ici, l'A31, mais on se rend compte très vite que l'A31 est un sujet majeur parce qu'il structure la région. La notion de sillon, les appellations de colonne vertébrale, il y a de nombreuses appellations qui montrent bien que cet axe routier est vital, déterminant, pas simplement pour l'économie de la région, pas simplement pour son aménagement, mais pour le quotidien des Lorrains, et pas que des Lorrains, pour tous ceux qui transitent. C'est un grand axe de circulation européen avec également toutes les nuisances derrière. Ce sujet n'est pas nouveau. Vous avez raison, Monsieur le Maire, il n'est pas nouveau. Cela fait plus de dix ans, beaucoup plus de dix ans que le sujet est sur la table. Aujourd'hui, il y a urgence, vous avez raison de le dire, mais surtout il y a une nécessité. Depuis dix ans, l'A31 s'est dégradée. Elle pose des problèmes de sécurité, et plus encore, quand on se projette, c'est le devoir de l'État. C'est pour cela que l'État a décidé de remettre ce dossier sur la table. La responsabilité de l'État est de dire après avoir écouté tous ceux qui font la vie de ce territoire et qui animent ce territoire, de se dire que ce sujet doit être regardé de nouveau, surtout quand on fait des projections. Vous verrez les services de la DREAL vous les présenteront de manière très claire et très précise, à dix, vingt ou trente ans, l'A31 sera saturée. Elle l'est déjà, on le sait bien. À certains moments, les congestions sont nombreuses, mais à trente ans, elle le sera complètement, et pas de manière isolée, vous le verrez aussi, on va vous le présenter, un travail a été fait sur *{mot inaudible}* qu'on peut pas penser dans le même temps, ce qui bien entendu a été fait, au développement des transports en commun, par la voie ferroviaire, par le fluvial. Mais même quand on prend en compte les hypothèses les plus hautes en disant, on va transférer, on va développer encore davantage, ce que bien entendu on va faire, le transport ferroviaire n'est



pas le seul. Une réunion portera sur cette intermodalité. Malgré cela, en prenant des hypothèses les plus favorables, et en prenant aussi des hypothèses d'évolution en se disant que l'on va aller davantage vers le covoiturage, on va utiliser davantage le bus, on se rend compte que l'augmentation annuelle fait que l'A31 sera impraticable. Le fait de remettre sur la table n'est pas un caprice. Ce n'est pas simplement une idée, c'est un projet que l'on aimerait porter du côté de l'État. Non, c'est un sujet d'intérêt général. Le remettre sur la table, c'est parce que c'est un sujet d'intérêt général pour la région Lorraine et plus encore pour l'ensemble du pays. La responsabilité de l'État au regard d'un sujet d'intérêt général est de relancer la concertation. Le débat public est très important. Je souhaite comme hier, aujourd'hui, et dans les semaines à venir, et le débat public se poursuivra par d'autres modalités que tout le monde puisse s'exprimer, donner son sentiment sur ce projet. Vous le verrez, il sera amélioré, il sera enrichi. On est très en amont. Derrière, il y aura encore l'enquête publique, mais ce sujet de l'A31, permettez-moi d'insister avec sans doute lourdeur, c'est une opportunité qu'il faut absolument saisir. C'est une opportunité surtout du côté de l'État. Je vais vous donner mon sentiment. Quand l'État a regardé quels étaient les grands projets en matière de mobilité qu'il souhaiterait également porter, pour lesquels il souhaiterait également mettre de l'argent, une commission a été mise en place, la Commission mobilité 21. Parmi les projets d'ampleur en matière routière, deux ont été retenus, de cette ampleur, dont l'A31bis, donc, du côté de l'État, et l'État n'a pas décidé comme cela d'un seul coup. Une commission ad hoc a été constituée pour savoir dans les années à venir les grands projets que l'on souhaite retenir. C'est un projet sur dix ans qu'il va falloir conduire. Dans le même temps, vous le verrez, c'est très important, à côté, on n'a pas du tout négligé la montée en puissance de tous les autres modes de transport. Vous verrez également que les préoccupations environnementales sont complètement intégrées dans le travail réalisé par les services de la DREAL et avec un grand nombre d'experts qui sont venus les appuyer. Ce travail va continuer à s'enrichir. Vraiment, il faut monter dans le train et saisir cette opportunité. Merci à vous, et bon débat public.

[Applaudissements]

**Yann LETROUBLON, chef de projet DREAL**

Merci, Monsieur le Préfet. Je vais vous présenter le projet A31bis. Ma présentation sera rapide. Cela laissera le temps aux échanges, mais je vous invite à consulter le dossier du maître d'ouvrage pour approfondir les thématiques que je vais aborder rapidement ce soir. Il vous a été distribué en début de séance.

Pour la présentation du projet A31bis, le dérouler sera le suivant, je vais d'abord rapidement vous décrire la situation actuelle et les raisons d'être du projet. J'aborderai ensuite les autres modes de transport. Nous verrons la réponse qu'ils apportent aux besoins en déplacement dans le sillon lorrain. Je décrirai le projet A31bis en présentant ses objectifs, ses principes de conception, ses modalités de réalisation, pour terminer par les effets attendus sur le territoire, et pour les usagers.

Pour bien comprendre les raisons d'être du projet, je vais vous rappeler très rapidement quelques spécificités du sillon lorrain. La première spécificité porte sur le fait que le sillon se situe au cœur d'un corridor européen de déplacement nord-sud, donc qui relie la Méditerranée aux Pays-Bas et à l'Allemagne de l'Ouest. Ce corridor de déplacement implique nécessairement un fort volume de marchandises en transit dans notre sillon. La deuxième spécificité tient au fait que dans le sillon il y a de nombreuses zones d'habitat et d'importantes agglomérations qui impliquent un trafic important d'échanges entre toutes ces zones, et par conséquent, un trafic de voitures très élevé. La dernière spécificité porte sur la proximité du Grand Duché de Luxembourg qui a une incidence croissante sur les déplacements au nord de la région du fait des travailleurs transfrontaliers. Cette influence croissante d'ailleurs est illustrée par l'augmentation du trafic routier ces quinze dernières années qui a été de près de 60 % pour atteindre plus de 60 000 véhicules par jour aujourd'hui au nord de Thionville.

La carte présentée met en évidence ce que vous constatez sans doute de manière générale, l'ensemble de l'itinéraire sur l'A31 subit un trafic très élevé avec des volumes qui peuvent aller jusqu'à 80 000, 96 000 véhicules par jour, ce qui est considérable même pour une autoroute. À titre de comparaison, l'autoroute A7 au sud de Lyon supporte un trafic de 60 000 à 80 000 véhicules par jour sur des sections à deux fois-trois voies. Ce trafic très élevé a également la particularité d'avoir un nombre important de poids lourds, vous le savez également, ceux-ci sont estimés de 8 à 12 000, environ 10 000 en moyenne tous les jours sur l'A31. Sur ces 10 000 poids lourds, 55 % sont en transit. Donc, ils traversent le sillon sans s'y arrêter. Cela veut tout de même dire que près d'un poids lourd sur deux a une raison économique régionale de se trouver dans le sillon, que ce soit pour des liaisons locales entre agglomérations comme Nancy – Metz, Metz – Thionville, ou pour des liaisons qu'on appelle d'échange. C'est-à-dire qu'il y a un point de chargement ou de livraison dans le sillon en lien avec une autre ville extérieure à l'aire d'étude comme Paris – Metz par exemple.



Pour les voitures particulières, le trafic local est vraiment prépondérant avec un peu de trafic d'échange sur le nord de l'aire d'étude avec les travailleurs transfrontaliers qui utilisent l'infrastructure tous les jours. Ces trafics élevés qui mélangent différents usages impliquent des conditions de circulation dégradées, je ne vous l'apprends pas, la carte présentée les illustre. Vous voyez de la couleur verte, ce sont des conditions considérées fluides jusqu'au rouge qui correspond à des situations fortement dégradées. Sur la plus grande partie de l'itinéraire, aujourd'hui, ces conditions sont denses. Ceci signifie que les usagers subissent une grande instabilité sur l'infrastructure. Le moindre incident, même mineur, par exemple un accrochage léger, implique souvent des ralentissements importants, ou des bouchons. Compte tenu du trafic très élevé, ces incidents sont très nombreux. En 2013, l'exploitant de l'infrastructure, la DIR Est, a recensé 3 750 événements, hors bouchons récurrents comme on peut le constater au nord de Thionville. Les conditions de circulation difficiles, dégradées, impliquent également un sentiment d'insécurité pour la plupart des usagers qui circulent sur l'autoroute. En ce qui concerne la sécurité routière, les accidents sur l'A31 sont plus graves que ceux sur l'ensemble des autoroutes françaises avec six accidents corporels qualifiés de graves contre quatre sur l'ensemble des autres autoroutes. Si on projette ces conditions de circulation d'aujourd'hui pour les quinze prochaines d'année, vous constatez que celles-ci continuent de se dégrader pour avoir sur la plus grande partie de l'itinéraire des conditions très difficiles avec des sections saturées, celles illustrées en rouge.

Pour répondre à ces besoins en déplacement, le sillon possède des atouts autres que cette infrastructure autoroutière. C'est par exemple la Moselle qui est navigable à grand gabarit du nord de la région jusqu'à l'ouest de Nancy, également la voie ferrée orientée nord-sud. Ces autres modes, par exemple pour le transport de voyageurs, nous avons une offre ferroviaire importante qui s'est fortement développée ces dix dernières années, et qui continue avec la mise en place du cadencement dès l'année prochaine. Pour faire simple, le cadencement du point de vue de l'utilisateur, c'est une offre plus lisible, c'est-à-dire avec des horaires fixes et réguliers. Pour une même destination, ce seront des horaires à 6 h 20, à 7 h 20, 8 h 20, et cela facilite les correspondances. Dès 2016, cela permet d'ajouter un à deux TER supplémentaires. À titre d'exemple, sur la section où la demande est la plus importante, entre Metz et Thionville, un à deux TER supplémentaires qui peuvent permettre d'offrir 4 000 places en plus sur la période de pointe. Il faut les comparer aux 10 000 places existantes aujourd'hui. On voit tout de même que l'augmentation est très significative. Si la demande continue d'augmenter dans les prochaines années, les études montrent que la capacité de la voie ferrée est suffisante. Cela passe bien sûr par l'achat de nouveaux matériels plus capacitaires, donc des trains plus longs, des travaux importants dans les gares ou sur les nœuds ferroviaires. Ce sont des travaux déjà programmés sur les nœuds ferroviaires. Si on pousse ces hypothèses de développement, on peut arriver à une offre qui permettra un report modal de l'autoroute. Toujours à titre d'exemple, je vais prendre le plus marquant entre Metz et Thionville, un report modal de près de 10 000 voitures, des usagers qui utilisent l'infrastructure A31 pour aller sur la voie ferrée. Ce report modal de 10 000 voitures reste tout de même à comparer aux 60 000 véhicules d'aujourd'hui, et aux 70 à 80 000 prévus demain, sachant que ce report modal a déjà été soustrait.

En ce qui concerne le transport de marchandises, la région lorraine est déjà une région très multimodale. À titre d'exemple, la gare de Woippy est la première gare de triage française. Le port de Metz est le premier port fluvial céréalier. Les modes fluviaux et ferrés sont déjà bien exploités. Ils sont en cours de développement avec des projets ambitieux. À titre d'exemple, il y a l'autoroute ferroviaire Bettembourg – Le Boulou qui relie le Luxembourg à la Méditerranée par le corridor dont je vous parlais précédemment. Aujourd'hui, il y a quatre allers-retours par jour. Demain, ce sera six allers-retours par jour. Le principe est de charger les remorques de camion sur des trains. Cela permet de soulager d'autant les autoroutes routières du transport de fret. Le développement également des plateformes multimodales continues. Il y a trois plateformes dans le sillon, Nancy – Frouard, Metz – La Maxe et Thionville – Illange. Elles consistent à accueillir des marchandises qui arrivent de manière massifiée, que ce soit sur voie d'eau ou sur voie ferrée, pour ensuite les charger sur des camions pour la desserte finale. Le développement des autres modes, voie d'eau et voie ferrée, permettent d'envisager à moyen et à long terme en équivalent de volume transporté un report en matière de poids lourds d'environ 1 000 poids en moins sur l'autoroute, mais cela reste tout de même à comparer aux 10 000 poids lourds roulant actuellement sur l'infrastructure.

Pour conclure sur les autres modes de transport, je vous le disais, la Lorraine est une région très multimodale qui porte en plus des projets ambitieux par la voie d'eau ou la voie ferrée. Le message à retenir est que la réponse à ces projets, à la saturation de l'A31, reste partielle. C'est pourquoi l'État, maître d'ouvrage, propose un aménagement autoroutier pour répondre aux besoins de déplacement des Lorrains et de développement économique du sillon. Cet aménagement, et donc le projet A31bis a pour objectif de réduire la congestion sur l'autoroute actuelle en améliorant les conditions de circulation qui, nous l'avons vu, sont dégradées et qui continuent de se dégrader, d'améliorer la sécurité des usagers et des agents





d'exploitation qui interviennent sur la chaussée, c'est d'accompagner le développement économique en améliorant la desserte au cœur du sillon.

Pour guider ce projet qui consiste à réaliser un itinéraire global de 115 km du nord au sud avec 90 km d'aménagement, les principes retenus sont l'élargissement de l'autoroute actuelle à deux fois-trois voies dès lors que c'est envisageable. Cela permet déjà de limiter les incidences puisqu'on élargit une autoroute existante. On lui redonne de la capacité. En plus, cela permet de faire une remise à niveau environnemental de l'infrastructure.

Lorsque l'élargissement n'est pas envisageable, le deuxième principe est de faire des tronçons neufs à deux fois deux voies en veillant bien évidemment à limiter les effets sur l'environnement, que ce soit l'environnement humain, l'environnement naturel et l'environnement agricole. Plus précisément pour vous détailler ce projet, les tracés en bleu concernent les aménagements sur place, et ceux en vert, les tracés neufs. La première section dont je vais vous parler est celle qui relie le barreau de Toul à Dieulouard. Le principe est de libérer l'itinéraire actuel du trafic de transit et donc d'améliorer les conditions de circulation de Toul à Nancy et dans la traversée de Nancy.

Sur ce barreau, cinq options de passage sont proposées. Deux options sont en tracé neuf, l'une à l'est de Toul et l'autre à l'ouest. Les trois autres combinent un aménagement sur place de l'autoroute A31, donc un élargissement à deux fois-trois voies et ensuite des tracés neufs pour rejoindre Dieulouard. Dans ce secteur, nous avons un milieu urbanisé, donc les enjeux par rapport aux habitants seront à considérer avec une très grande attention, notamment au niveau du bruit. Il y a également des enjeux agricoles qui sont plus ou moins significatifs en fonction du choix de la variante. Il y a également des enjeux environnementaux importants, car on se situe dans un secteur avec un patrimoine paysager élevé, et également des milieux naturels de grande qualité.

La section suivante entre Nancy et Metz, plus précisément entre Bouxières et Fey, consiste à élargir l'autoroute actuelle à deux fois-trois voies par l'intérieur puisque le terre-plein central a la place suffisante pour mettre deux voies supplémentaires. Arrivé à Fey, le trafic de transit poids lourds serait orienté sur la rocade pour rejoindre l'A4 ensuite qu'il est prévu d'élargir à deux fois-trois voies, sous concession SANEF, cela veut dire que c'est hors financement du projet A31bis, mais c'est prévu à moyen terme, notamment dans le cadre du plan de relance. L'itinéraire se poursuit entre Hauconcourt et Richemont, il est déjà à deux fois-trois voies, donc la capacité est suffisante, ensuite, le projet consiste comme Nancy à libérer Thionville du trafic de transit en passant par l'A30 qui serait élargie à deux fois-trois voies et une liaison neuve entre l'A30 et l'A31. Cette liaison neuve se situerait dans un secteur urbanisé où les enjeux, notamment sur le bruit, seront vraiment prépondérants. Des mesures de réduction importantes sont envisagées, notamment la mise en place d'un tracé en déblais, donc inférieur au niveau des habitations, et la mise en place aussi de tranchées couvertes. Le projet ensuite consiste à élargir l'A31 existante jusqu'à la frontière luxembourgeoise à deux fois-trois voies. L'élargissement se ferait par l'extérieur puisque la place au niveau du terre-plein central n'est pas suffisante. Il y a un enjeu agricole de consommation foncière, mais sans déstructuration des parcelles puisque c'est quelques mètres qui seraient consommés de part et d'autre de l'emprise autoroutière actuelle. Sur cette section, l'État français, en collaboration avec le Grand Duché de Luxembourg a une étude pour vérifier la faisabilité et l'opportunité d'une exploitation qui permet de favoriser le covoiturage et des transports en commun pour relier Thionville et Luxembourg-ville.

Les modalités de réalisation par rapport à ce projet qui a un coût global estimé entre 1,1 et 1,4 milliard d'euros et qui a un enjeu fort d'être réalisé avant la saturation totale de l'A31. Le délai de réalisation est directement lié aux moyens de financement, leurs modalités restent donc à définir. D'une part, en étant adapté aux contraintes budgétaires publiques, car la puissance publique doit réunir progressivement les montants des travaux sur dotation annuelle avant de pouvoir les réaliser, donc plus le montant est important, plus le délai est long, et d'autre part, aux possibilités de contribution des usagers. Le principe de la concession est que le concessionnaire emprunte la somme pour faire les travaux, et ensuite remboursera l'investissement par les péages des usagers. C'est pourquoi trois scénarios ont été étudiés. Ils combinent ces modalités de financement avec des délais de réalisation contrastés.

Le premier scénario appelé concession réduite prévoit la mise en péage entre Toul et Dieulouard, les accès des aménagements étant libres de péages. Pour ce scénario, la contribution publique est estimée à environ 900 millions d'euros. Au rythme des dotations actuelles, la mise en service de l'ensemble de l'itinéraire serait prévue plus de vingt ans après la déclaration d'utilité publique du projet.



Le deuxième scénario appelé concession étendue prévoit la mise à péage de l'ensemble des sections aménagées, à l'exception de l'élargissement de l'A30, avec une contribution publique d'environ 300 millions d'euros, et une mise en service dans son itinéraire six ans après la déclaration publique du projet.

Le troisième scénario étudié appelé concession partielle, un mixe entre les deux autres scénarios, prévoit que la section sud entre Toul et Dieulouard serait mise à péage, la section nord également entre Fameck et la frontière luxembourgeoise, la section centrale entre Nancy et Metz quant à elle resterait libre de péages. Dans ce cas, la contribution publique est estimée à environ 500 millions d'euros avec une mise en service de l'ensemble de l'itinéraire dix ans après la déclaration publique du projet.

Ces trois scénarios de financement montrent clairement les enjeux quant aux équilibres à trouver justement entre la participation des usagers et la contribution publique.

Les effets que nous attendons du projet A31bis concernent l'amélioration des conditions de circulation que l'on constate dégradée avec une diminution de la congestion sur l'ensemble de l'axe et une fiabilisation des temps de parcours. Pour rappel, la carte que je vous ai montrée précédemment avec les conditions de circulation projetées en 2030 sans la réalisation du projet, elles sont dégradées, voire saturées à certains endroits. Avec le projet, on retrouve sur l'ensemble de l'itinéraire des conditions améliorées du sud de Toul jusqu'à la frontière luxembourgeoise.

Les bénéfices attendus du projet sont une fluidité améliorée des déplacements, avec des temps de parcours fiabilisés, un niveau de sécurité plus important que ce soit pour l'utilisateur ou pour les agents d'exploitation, une remise à niveau environnemental des sections élargies et un niveau de desserte du territoire renforcé ce qui participera à l'attractivité du sillon.

Pour terminer cette présentation, je voudrais vous indiquer que cette étape du débat reste un processus de concertation sur la durée. Tout d'abord, à l'issue des débats, la ministre en charge des Transports décidera des suites à donner en fonction de ce qui aura été dit pendant les réunions et nos échanges. Sur la base de ces décisions, le maître d'ouvrage poursuivra les études et les démarches de concertation et de consultation jusqu'à l'enquête publique.

Je vous remercie pour votre attention.

*[Applaudissements]*

**Michel MORIN, président de la CPDP**

Merci pour cette présentation. Nous allons donc tout de suite passer au débat. Je vous demande de vous présenter avant de parler parce que c'est normal et parce que nous en avons besoin pour le verbatim de manière qu'on ne fasse pas d'erreur sur les noms. Il y a à la fois des questions et des avis. Des questions qui s'adressent au maître d'ouvrage, des questions factuelles ou techniques, je vous demande de respecter le temps d'une minute à peu près s'il s'agit d'une question ou de trois minutes s'il s'agit d'un avis. Ce sont des temps approximatifs, mais il s'agit que chacun puisse s'exprimer dans les mêmes conditions. Enfin, je ne sais pas s'il y aura des photos, mais il est possible qu'on prenne des photos de la salle, si certaines ou certains d'entre vous ne souhaitent pas figurer sur les photos, merci d'en prévenir mes collaborateurs à la fin de la séance.

**Yves CLEMENT, président de l'association UCIROUTHE (Usagers et Citoyens de la route), Thionville**

Bonsoir, Yves CLEMENT de Thionville, président de l'association UCIROUTHE, usagers et citoyens de la route. J'ai bien aimé votre présentation. C'est extraordinaire, sauf que cela ne va pas se faire tout de suite. Je trouve qu'il n'y a pas de solution alternative. On part sur une augmentation normale du trafic. L'hypothèse où cela se réalise va engendrer du trafic supplémentaire et que va devenir la circulation au Luxembourg et le stationnement. Ayant réfléchi depuis des années sur ce sujet, j'ai fait une proposition que certains d'entre vous connaissent, c'est la mise en place d'un monorail au-dessus de l'autoroute. Il y a deux solutions pour le monorail. C'est un monorail posé du type Bombardier. J'ai fait venir l'entreprise Bombardier à Thionville où le monorail roule sur un rail béton en hauteur. L'autre solution consiste à faire rouler un monorail suspendu du type TrensQuébec que certains d'entre vous peuvent connaître. C'est une solution qui permettrait de désengorger le trafic en particulier des frontaliers. De ce que j'ai compris, les reports modaux entre le train et la route ne règlent pas du tout l'ensemble du trafic des voyageurs. En plus, on est dans un cas de figure où le Luxembourg va être submergé, d'autant que le Luxembourg est toujours en progression d'un point de vue commercial et développement économique. Merci.

**Michel MORIN, président de la CPDP**

Je ne sais pas si la DREAL a une observation, mais si vous avez des précisions plus grandes vous pouvez très bien déposer sur notre site un avis au vu et au su de tout le monde.

**Samuel MEUNIER, Directeur adjoint de la DREAL**

Merci pour cette expression. Comme on a essayé de l'exposer, on a regardé les possibilités offertes par les autres modes. Quand on se place du point de vue de l'usager, le monorail s'apparente à un mode ferré puisqu'il y a des points de prise en charge précis avec des points de desserte particuliers, et donc pas une desserte fine. On l'a présenté très rapidement. On a conduit un certain nombre d'analyses sur la capacité ferroviaire entre Thionville et le Luxembourg qui ont démontré qu'il y avait la possibilité entre guillemets d'avoir une offre ferroviaire supplémentaire qui permettrait d'accueillir ce trafic, cette demande de gens qui sont potentiellement captés par ces modes massifiés qui peuvent par contre accéder à des points de prise en charge et de desserte particuliers. Le monorail ayant a priori une capacité individuelle inférieure à celle d'une rame ferroviaire, aujourd'hui, nous ne voyons pas en quoi cela offre une alternative plus intéressante que celle offerte par le TER qui dans nos hypothèses va connaître une croissance relativement importante. L'autre sujet, à notre connaissance à ce stade, au travers des échanges que l'on a avec les autorités luxembourgeoises, sur lequel on travaille sur le mode routier et sur le mode ferroviaire, ce n'est pas une hypothèse prise en considération. Or, si ce projet devait se développer, c'est nécessairement en lien aussi avec les autorités luxembourgeoises.

**Michel MORIN, président de la CPDP**

Monsieur le député.

**Denis JACQUAT, député de la Moselle**

Bonjour, Denis JACQUAT, je suis le député de la totalité du contournement sud-est de Metz et le conseiller départemental d'une grande partie de ce contournement. Je tiens à rappeler que lorsque ce contournement a été construit à l'époque c'était pour une desserte inter-quartiers que de son statut et de celui d'une route nationale avec indirectement toutes les conséquences que cela induit, beaucoup de sorties près des habitations. Par conséquent, c'est un avis que je donne. Depuis toujours les personnes se plaignent, en particulier de nuisances sonores qui existent que ce soit au niveau de la Grange-aux-Bois, que ce soit au niveau de Marly, même sur l'A31 près de Marieulles, à différents endroits, et à chaque fois, on a été roulé. Au départ, on nous disait aucun problème. Il y aura des murs antibruit, et après la construction seulement, on s'inquiétait des murs antibruit. Des mesures ont donc été effectuées, celles-ci étaient toujours sur des données moyennes. Or, pour les personnes victimes de nuisances sonores, cela provient toujours des pics et non pas des moyennes. Donc, je souhaiterais, en concertation avec toutes les associations concernées et les riverains, que ceux-ci soient entendus. Ce problème de nuisances sonores va être un problème extrêmement important parce que le trafic va augmenter considérablement. Il ne faut pas que les personnes se fassent rouler comme ils l'ont été régulièrement, et j'ajouterai qu'on a eu le même problème avec le TGV. Avec la ligne à grande vitesse, on a aussi eu des problèmes d'impact avec les nuisances sonores. Or, les gens ne supportent plus qu'on vienne leur dire que l'on va s'en occuper et en fait que rien ne soit fait. On a eu aussi le même problème sur la voie rapide à l'est de Metz à un certain moment.

[Applaudissements]

**Michel MORIN, président de la CPDP**

Madame la Directrice ?

**Emmanuelle GAY, directrice de la DREAL**

Je voudrais effectivement apporter un élément de réponse sur ce registre. Effectivement, l'autoroute actuelle sur l'ensemble de son tracé, et en particulier sur les traversées de secteurs urbains, est facteur de nuisances. Pour nous, la conception du projet sur les sections existantes, et le fait d'avoir un grand projet global qui permet d'engager un volume important de travaux, doit être l'occasion d'accélérer les opérations d'amélioration et de minoration des nuisances sur lesquelles on souhaite avancer. Les problèmes phoniques en sont une première série. Cela fait partie de l'esprit de la conception globale du projet avec un objectif d'accélération de ce qui peut être fait aux endroits où les contraintes foncières ou autres le permettent. On a d'autres objectifs d'amélioration et de remise à niveau environnemental de l'ensemble de l'infrastructure qui doivent pouvoir aller plus vite dans le cadre d'un grand projet de ce type.

**Michel MORIN, président de la CPDP**

Madame la Directrice, une question technique. Prend-on en compte les pics ou la moyenne ?

**Denis JACQUAT, député de la Moselle**

Je peux répondre. En plus, je suis ORL de profession, donc je suis sensible au problème des nuisances sonores. Que ce soit pour la voie rapide à l'est de Metz, que ce soit pour le contournement sud-est de Metz, que ce soit pour la ligne TGV, à chaque fois, les techniciens ont fait leur travail. Les personnes se plaignaient des bruits d'impact, et à chaque fois, dans les études, on nous ressortait la moyenne. Or, c'est pour cela que tout à l'heure je disais, de se faire rouler, c'est de la terminologie ancienne, moi-même en tant qu' élu, représentant des personnes, je dis qu'il y en a « ras-le-bol », mais a contrario les gens, je tiens à le dire, ne supportent plus, et c'est dans ce cas que vous avez des collectifs qui se créent. Je pense que vous en avez de plus en plus dans le contexte politique actuel.

**Samuel MEUNIER, Directeur adjoint de la DREAL**

Nous avons parfaitement conscience qu'il y a un ressenti très important autour de la nuisance du bruit. Je vais peut-être passer la parole à Bertrand SOLDANO du CEREMA qui est notre prestataire technique sur toutes ces questions de bruit pour vous apporter des réponses sur les questions que vous avez évoquées sur les niveaux de bruit qui sont pris en compte pour les mesures de protection.

**Bertrand SOLDANO, CEREMA**

Ce que vous avez signalé est vrai. La réglementation demande de réaliser une moyenne du bruit sur l'ensemble de la journée pour prendre en compte la gêne sonore des personnes. Il s'agit d'une moyenne sonore de 60 décibels ou de 65 décibels en fonction du jour, de la nuit, en fonction de l'ambiance, s'il s'agit d'une voie nouvelle ou d'une voie déjà créée. Ces recommandations de niveau sonore viennent aussi des études de gêne et surtout de nuisances de santé publique qui peuvent avoir lieu plus particulièrement la nuit et qui peuvent gêner le sommeil, mais on comprend bien. C'est vrai que les pics sont une gêne importante. La recherche scientifique essaie d'améliorer pour identifier les problématiques, et définir à partir de quel pic, et combien de pics peuvent être atteints, mais on est vraiment dans le domaine de la recherche. Ce n'est pas quelque chose qui est appliqué actuellement dans la réglementation.

**Michel MORIN, président de la CPDP**

Merci. Monsieur ?

**Guillaume LEUCK, utilisateur de l'A31**

Guillaume, je suis un simple utilisateur journalier de l'A31. Je vais entre Nancy et Luxembourg même si j'habite à Metz. La seule remarque que je vois, vous me parlez du bruit, je suis bien d'accord avec vous, mais si vous mettez des péages sur l'A31, on voit que les poids lourds vont passer par les routes départementales ou nationales, et vont déporter le bruit sur ces communes. De plus, quand on voit à petite ou à longue échéance, on voit que les travaux que vous prévoyez sur l'A31 sont prévus au minimum dans six ans. Quand on voit l'état des chaussées, je n'appelle plus cela des nids de poule, j'appelle cela des nids d'autruche. Je suis désolé de vous le dire. De plus, je vois aussi que certains endroits pourraient être mieux desservis entre guillemets des zones qui pourraient se développer, les zones de Tremery, de Pont-à-Mousson, qui sont assez mal desservies à ce niveau. C'est-à-dire que si les poids lourds viennent du Luxembourg pour passer à Ennery Tremery, ils sont obligés de passer par Maizières-lès-Metz. Le pont a déjà été refait. Dans combien de temps comptez-vous en refaire un dans ce cas ? L'usure va se faire assez rapidement. De plus, quand on regarde à Pont-à-Mousson, l'accès aux industries de Pont-à-Mousson pour les poids lourds passe par les petites routes. On va voir dans combien de temps l'état de la route va être détérioré, dans peu de temps. Maintenant, qu'en pensez-vous ? Ne faudrait-il pas faire une déviation de cette autoroute vers ces zones de façon à pouvoir soulager et de façon à pouvoir développer ces zones ? Et bien sûr, dans combien de temps comptez-vous refaire ces enrobés jusqu'à ce qu'il y ait des accidents ? Je ne me souhaite pas d'accident sur cette route. Je vous remercie.

**Michel MORIN, président de la CPDP**

La parole est au maître d'ouvrage.

**Samuel MEUNIER, Directeur adjoint de la DREAL**





Vous avez posé diverses questions. La première portait sur la question du péage. Si on met un péage sur certaines sections, on risque de reporter du trafic sur le réseau adjacent. C'est une préoccupation du maître d'ouvrage. Dans les études qui ont été conduites, normalement, on utilise des valeurs de référence moyennes des péages qui sont des valeurs nationales, notamment quand on a étudié les scénarios de mise en concession entre Metz et Nancy, ou entre Thionville et Luxembourg. Le travail a été de moduler ces niveaux moyens de péages nationaux, ces valeurs de référence, pour les abaisser afin d'assurer un report minimal sur les voiries adjacentes. C'est-à-dire d'ajuster le niveau de péage pour que le gain procuré à l'utilisateur soit suffisant pour que cette autoroute reste attractive et qu'ils ne se reportent pas sur le réseau adjacent. À la fin de cette semaine, va être mis en ligne le rapport qui présente les études de trafic qui ont été faites par le maître d'ouvrage. Dans cette étude, vous verrez la caractérisation des reports de trafic sur le réseau adjacent qui montre qu'avec les niveaux de péage étudiés, ce report est relativement limité. On a même un certain nombre de cas où l'autoroute offrant un niveau de service relativement attractif, du trafic effectué sur des réseaux secondaires aujourd'hui se reporterait sur l'autoroute, et qui à l'inverse décharge ces routes secondaires.

Ensuite, vous avez posé la question de la déviation de l'autoroute. Aujourd'hui, une des particularités de cette autoroute est qu'elle a des usages très différents. Comme on l'a dit, on a une majorité d'utilisateurs voitures particulières locales ou en échange, c'est-à-dire des Lorrains. On a des poids lourds en transit. On a des poids lourds qui desservent aussi le sillon lorrain en interne ou en externe. On a une diversité d'usages. La conception du projet a été de trouver au travers des aménagements sur place un aménagement qui réponde à ces divers besoins, à la fois au transit en lui offrant un itinéraire sûr et fiable, mais qui réponde aussi aux besoins de déplacement parce que l'essentiel de la mobilité dans ce sillon, ce sont des déplacements internes, des déplacements locaux. Donc, créer des infrastructures nouvelles qui s'écartent de l'autoroute pour capter le trafic de transit entre guillemets ne répond pas forcément nécessairement à ces besoins de déplacement dans le sillon. Aujourd'hui, on l'a regardé dans les études, dans ce sillon, on a un certain nombre de projets de zones d'activité. Avec la desserte, on n'a pas identifié le besoin d'en créer encore de nouvelles zones qui seraient à développer. On a déjà des zones importantes. L'autoroute doit permettre de les desservir. On peut avoir la zone Europort. Normalement, l'autoroute dans cette configuration va permettre d'en faciliter l'accès.

Sur les enrobés, dans la répartition des rôles que nous avons, aujourd'hui, nous sommes responsables de la conception des projets. On a la DIR Est qui est responsable de l'exploitation. Ce n'est pas pour me défausser vis-à-vis d'eux sur leur responsabilité, ils programment un certain nombre d'opérations d'entretien. La seule chose que je veux préciser, c'est que je ne peux pas en fonction des lieux qui vous intéressent ou autre vous répondre à l'instant T sur les lieux où sont programmés les opérations de renouvellement de chaussée ou autres. On a conscience que l'autoroute aujourd'hui est dans un état préoccupant, avec les moyens à notre disposition, on essaye de faire le maximum. Des travaux sont tout de même réalisés, mais c'est aussi pour cela que le projet visant à une réutilisation maximum des infrastructures existantes, c'est aussi l'occasion de *booster*, si vous me permettez l'expression, la qualité de cette autoroute en la remettant à niveau globalement.

#### Michel MORIN, président de la CPDP

Merci beaucoup. Madame la Députée.

#### Marie-Jo ZIMMERMANN, députée de Moselle

Merci beaucoup Monsieur. Merci beaucoup Monsieur le Président. Merci beaucoup de vous être déplacé parce que, comme vous l'avez très justement indiqué, Monsieur le Préfet, je crois que cette question est une question prioritaire depuis plus de trente ans. Tout au long de cette période, de nombreuses solutions ont été proposées, un des premiers débats publics avait été celui de l'A32.

J'ai deux préoccupations. La première, c'est le trafic. Je suppose qu'en sortant de Fey pour aller sur le contournement sud-est de Metz, vous avez compté le nombre de véhicules qui vont aller vers Metz et vers le contournement. Vous avez indiqué 40 000 véhicules par jour. À combien sera-t-il évalué lorsque le contournement sera fait ? Le deuxième point, pour revenir sur l'A4, on va avoir un goulot d'étranglement. Comment comptez-vous l'aménager parce qu'on va passer de deux voies à une seule voie pour descendre sur l'A4, il va donc falloir l'aménager. Sur l'A4, vous allez passer à trois voies. Vous allez retrouver un autre goulot d'étranglement lorsque vous allez repartir sur l'A31. Comment réglez-vous cette situation ? Certes, vous avez cette partie d'autoroute qui a été aménagée, confortée au niveau de la chaussée, mais il y a une difficulté. On passe de deux voies à trois voies, et ensuite on redescend de trois vers la Croix d'Hauconcourt où, là aussi, on a tout de même une partie qui à certains moments de la journée aujourd'hui est complètement saturée. C'est accidentogène. Cela



devient de plus en plus grave. De même, quand on revient, lorsqu'on reprend les rondpoints qui ne sont pas calibrés pour avoir un trafic comme on l'envisage. Je regrette effectivement aujourd'hui que dans le débat nous n'ayons pas les chiffres exacts. Vous avez indiqué qu'ils allaient être mis très rapidement, mais là aussi j'ai une inquiétude vers le rondpoint, vers la 955.

Deuxième préoccupation, j'applaudis le fait qu'enfin on s'occupe de cette A31, mais on a une partie désagréable aujourd'hui avec le péage. Je souhaiterais savoir si dans l'ensemble de vos hypothèses vous avez envisagé ce qu'on n'a jamais essayé, alors que la loi nous le permet, l'instauration d'un péage pour les poids lourds, la fameuse écotaxe, et ce que la loi prévoyait en 2006 sur les parties d'autoroutes alsaciennes. Or, aujourd'hui, nous avons l'avantage d'avoir la grande région ALCA. Peut-on envisager aujourd'hui d'avoir cette instauration, cette expérimentation sur cette partie ? À partir de là, les parties concédées au niveau des péages pourraient permettre d'avoir une autre possibilité à proposer, un quatrième projet qui ne pénaliserait pas les Mosellans notamment. Il ne faut jamais oublier que l'A31 a été payée une première fois par les Mosellans et les Lorrains. Nous ne souhaitons pas encore une fois payer.

[Applaudissements]

**Michel MORIN, président de la CPDP**

Merci Madame. Monsieur MEUNIER.

**Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL**

Il y a deux volets à votre question. Il y a les aménagements globalement prévus sur la rocade, et en quoi ils vont permettre d'accueillir le trafic prévu, et une deuxième partie sur la question du financement qui est une question complexe à laquelle j'essaierai de répondre simplement, ou on essaiera d'apporter des éléments complémentaires ultérieurement parce que c'est un débat très large.

Vous l'avez dit, nous en sommes désolés, les éléments de trafic précis qui ont été évoqués vont être mis en ligne d'ici la fin de la semaine. Aujourd'hui, sur la rocade sud, donc la RN431, vous avez des hypothèses de croissance, mais vous avez demandé des chiffres, je peux vous en donner. On estime entre guillemets aujourd'hui qu'on a un trafic de l'ordre de 23 000 véhicules jour. Cela dépend des différentes sections de l'A431, mais vous souhaitez l'information après la 955. De ce fait, on a un trafic beaucoup plus proche des 40 000 véhicules jour. Ce trafic devrait être en croissance naturellement si on ne réalise pas le projet. Si la proposition qu'on a faite d'orienter le trafic de transit est retenue elle accueillera aux alentours de 50 000 véhicules/jour. Aujourd'hui, la capacité de l'A431 est suffisante pour accueillir le trafic prévu à terme.

Par contre, indépendamment des prévisions et des orientations du projet, on constate actuellement des dysfonctionnements sur un certain nombre d'échangeurs. Aujourd'hui, un travail sur ces échangeurs est rendu nécessaire. Il devra être conduit non seulement par l'État, mais forcément en partenariat avec les gestionnaires des voiries connectées à ces échangeurs et éventuellement aussi avec les générateurs de trafic. Quand on parle de la 955, on voit bien que l'implantation de l'hôpital a été un facteur important dans le dysfonctionnement de cet échangeur. Il faut savoir qu'actuellement on réalise un certain nombre d'études pour identifier plus précisément les trafics et les orientations. C'est la première étape pour concevoir des solutions qu'il faudra construire dans le temps avec nos partenaires. Je souhaite préciser de nouveau qu'il s'agit bien en effet d'un problème d'échangeur et non un problème de capacité. Si on était en tuyauterie, je dirais que le tuyau est suffisant, mais qu'il y a un problème d'écoulement à certains moments. Le travail pour construire ces solutions est en cours.

Vous avez soulevé la question du financement par l'écotaxe. Comme tout le monde le sait, surtout quand on est en Lorraine, l'écotaxe a été abandonnée par le gouvernement. Vous avez évoqué la question de la possibilité d'une expérimentation d'une taxe régionale. Il faut savoir que la mise en place d'une écotaxe régionale repose nécessairement sur des réflexions techniques. Le dispositif qui avait été retenu pour l'écotaxe à l'échelle nationale d'un point de vue technique, les portiques, n'est pas adapté à un réseau beaucoup plus réduit. Il s'agissait d'un système satellitaire qui nécessitait l'équipement d'un très grand nombre de véhicules ou autres, difficilement amorti sur un réseau plus faible et sur une flotte qui resterait relativement importante. Cela veut dire qu'il faut réfléchir à d'autres technologies, il en existe. Ce sont des technologies du type de celles utilisées aujourd'hui sur le télépéage, mais ce sont d'autres technologies. Ce n'est pas la réutilisation des technologies existantes.

Il faut une réflexion juridique. En tant que parlementaire, je pense que vous êtes forcément au fait des discussions compliquées qui ont eu lieu sur la mise en place de cette écotaxe. En cas d'écotaxe régionale, il faudrait notamment s'assurer



que l'application du dispositif à une seule région demeure compatible avec le principe de l'égalité devant l'impôt. Il y aurait nécessité aussi de s'assurer de l'accord de la Commission européenne sur la possibilité d'appliquer une taxe à une région. C'est pour cela que c'est un dispositif juridique complexe parce qu'on est sur une taxe. Aujourd'hui, cette réflexion est possible, mais elle s'inscrit forcément dans un calendrier de moyen et de long terme. Si la question posée était de savoir si on peut appliquer une écotaxe qui ne serait limitée qu'au seul financement de l'A31bis, d'un point de vue juridique, aujourd'hui, un tel dispositif s'apparenterait à un péage. C'est-à-dire à une redevance pour services rendus respectant les règles européennes et nationales sur le péage. Ceci devrait nécessairement s'appliquer à l'ensemble des usagers. On reviendrait sur un péage classique tel qu'étudié.

#### Michel MORIN, président de la CPDP

Merci.

#### Guy CAMBIANICA, conseiller municipal de Metz

Bonsoir, Guy CAMBIANICA, conseiller municipal de Metz. J'entends que depuis trente ans on parle de cette A31 ou A32, peut-être serait-il temps d'avoir une approche un peu plus prospective de ces transports. Ce projet me semble un peu frileux. J'ai entendu parler de choses intéressantes. J'ai entendu parler aussi d'autoroutes électriques. J'ai entendu parler d'un projet qui a été chiffré par Réseau Ferré de France d'une voie rapide nouvelle en rail. Elle n'est évoquée nulle part. Elle permettrait pourtant de relier Épinal à Luxembourg, et donc d'apporter un certain nombre d'améliorations. On a parlé de six liaisons quotidiennes à Bettembourg, il y en a dix de mises à disposition par RFF. Qu'en est-il des quatre autres ? On a parlé de remorques posées sur les wagons. Ne serait-il pas plutôt question de conteneurs ? Je pense qu'il y a peut-être encore d'autres hypothèses à regarder.

On a parlé de bruit. Il faut rappeler que les décibels sont logarithmiques, c'est-à-dire qu'une faible augmentation de décibels représente un doublement du bruit très rapidement. Je ne sais plus si c'est tous les trois ou quatre décibels qu'on double le bruit, ce n'est donc pas anodin. Je crois qu'il y a aussi des solutions alternatives pour diffuser la circulation parce qu'il y a un projet de VR52 qui a peut-être du sens. Il y a le projet de l'A30 qui a peut-être aussi du sens pour diffuser un peu plus la circulation. J'aimerais bien voir présenter tout cela. Il semblerait que nous ayons hérité en Lorraine, je m'en aperçois presque toutes les semaines, d'un des péages les plus chers de France entre Metz et Strasbourg. Va-t-on nous concocter quelque chose de semblable ? Va-t-on mettre de nouveau en coupe réglée des gens pour aller travailler ? Quand l'augmentation du pétrole va se faire, que se passera-t-il ? C'est une forte pénalisation. On en a parlé tout à l'heure, qu'en est-il de la participation de Luxembourg à tout cela ? C'est vrai que Luxembourg représente beaucoup de travail pour de monde, mais c'est aussi une aubaine pour Luxembourg de pouvoir disposer d'une main-d'œuvre qualifiée, formée, éduquée. J'aimerais que l'on ouvre un peu toutes ces questions. Merci.

#### Michel MORIN, président de la CPDP

La DREAL va vous répondre, mais je vous rappelle que la réunion de Thionville, le 20 mai, sera en partie consacrée à ces questions de l'offre alternative de transports. On pourra approfondir la question à ce moment-là. Je donne la parole à la DREAL.

#### Emmanuelle GAY, directrice de la DREAL

Merci. Le projet intègre bien des réflexions et des projets sur des éléments d'innovation en matière de gestion du trafic et des éléments alternatifs sur l'ensemble des modes utilisés. En matière d'innovation, c'est par exemple l'étude conduite en partenariat avec le Grand Duché du Luxembourg sur les possibilités d'exploitation multimodales de la troisième voie sur le secteur nord avec une recherche sur la façon de favoriser sur cette section des transports collectifs, du covoiturage avec des accès facilités, avec des circulations privilégiées. Des réflexions sont développées en ce sens. Vous posiez la question du partenariat avec le Luxembourg, c'est une illustration concrète. Ces études sont en cours. Pour autant, il est certain que pour avoir ce type d'exploitation on a besoin aussi de l'infrastructure, le système à deux voies existant aujourd'hui ne permet pas de toute façon de mettre en œuvre quelque innovation que ce soit dans cet esprit.

On peut dire aussi que dans les études de trafic que nous avons menées, nous avons pris des hypothèses volontaristes en matière de pratique de covoiturage par exemple pour essayer de pousser dans nos études la juste appréciation du besoin et des véhicules en circulation. Ceci est par rapport à la route. Je voudrais redire même si cela a déjà été un peu évoqué le fait que dans notre démarche, nous avons des projets partagés avec les partenaires ambitieux sur le mode ferroviaire. Il ne s'agit



pas sur ce mode ferroviaire de la nécessité d'un linéaire supplémentaire. Les études menées avec SNCF Réseau, ex-RFF, ont bien confirmé que les besoins permettant d'assurer le cadencement pour développer l'offre, n'appellent pas la création d'une ligne supplémentaire. Par contre, des travaux seront nécessaires sur ce qu'on appelle les nœuds ferroviaires, les secteurs où le trafic rencontre des difficultés. Ces travaux sur les nœuds ferroviaires sont prioritaires pour l'État et ses partenaires avec des engagements financiers proches pour les réaliser. Les études correspondantes sont en ligne à votre disposition sur ce registre.

Par rapport à votre question sur les niveaux de péage qui peut aussi répondre à une des questions sur le péage des poids lourds, l'objectif est bien que le péage ne pénalise pas l'utilisateur et ne le fasse pas fuir. Les niveaux de péage estimés prennent cet objectif en compte avec précisément des niveaux de péage nettement inférieurs à ce qui peut exister sur d'autres linéaires avec une forte différenciation entre le péage VL et le péage poids lourd, une différenciation très marquée. Par contre, en matière de droit et de contribution de tous au péage à partir du moment où il est institué, on ne peut pas pousser cette différenciation jusqu'à l'annulation du péage pour le véhicule particulier.

Sur la question qui portait sur les solutions pour diffuser le trafic sur d'autres itinéraires routiers alternatifs, certains d'entre vous ont posé des questions à ce sujet, sur les difficultés sur des voiries adjacentes. On a effectivement des projets routiers sur d'autres routes sur l'orientation nord-sud pour répondre à des difficultés existantes. Par contre, l'objectif n'est pas de diffuser la circulation sur toutes les voiries adjacentes parce que cette diffusion induirait des nuisances supplémentaires sur des voiries et des environnements de voirie qui ne sont en rien conçus pour cela avec aussi des problèmes de sécurité routière aggravés. Les autoroutes sont les infrastructures les plus sécurisées dans l'ensemble des types de routes existantes. L'objectif n'est pas de diffuser une circulation massive sur l'ensemble du réseau.

#### Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL

Vous avez évoqué aussi dans votre question en quoi certains projets routiers, la VR52, l'A30, pourraient répondre en tant qu'alternative au projet A31bis. Je tiens à préciser quand on s'est projeté pour évaluer les besoins et étudier de quelle façon le projet pouvait être une réponse, on a pris en compte tous les projets connus et portés par tous les maîtres d'ouvrage divers, le ferroviaire, le fluvial, et sur la partie routière les projets portés par les différents maîtres d'ouvrage, donc l'État. On a donc bien pris en compte que la VR52 serait réalisée, que pour l'A30 la mise aux normes autoroutières serait réalisée, les projets portés aussi par les Conseils départementaux. Cette projection de situations sans projet et avec projet est faite en prenant en compte ces projets une fois réalisés. Ils ne peuvent donc pas être considérés comme une alternative puisqu'ils sont déjà pris en compte.

#### Patrick WEITEN, président du Conseil départemental de la Moselle

Patrick WEITEN, président du Conseil départemental de la Moselle. Je voudrais tout d'abord, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, vous souhaitez la bienvenue en Moselle et vous dire combien vous êtes attendus depuis longtemps. C'est un projet que les Mosellans, les Lorrains, les habitants, les transfrontaliers tels qu'on les nomme, vivent au quotidien, l'effroi, l'horreur, la difficulté et quelques fois le malheur. Nous ne pouvons que nous réjouir qu'enfin la Commission du débat public s'intéresse à cette infrastructure. Je ne pense pas que ce soit depuis trente ans, mais au moins depuis vingt ans, puisque c'est une ressource économique. La mobilité crée la richesse et ici on est conscient à la fois du fait de l'augmentation considérable, et que l'on continue à constater, du nombre de travailleurs frontaliers qui viennent de plus en plus au sud pour monter de plus en plus au nord.

Nous sommes là sur une infrastructure où on sait qu'il faudra organiser la complémentarité des modes de transport. Le ferroviaire devra se développer puisqu'on a une infrastructure ferroviaire qui conjugue à la fois le train à grande vitesse, le TER, mais également le fret sous toutes ses formes. L'infrastructure autoroutière de la même façon a plusieurs usages. Le premier est un grand usage nord-sud, de grands transitaires. Le deuxième concerne le pendulaire. Je monte vers le nord le matin, je redescends vers le sud le soir. Le troisième présente une difficulté, il porte sur la desserte de proximité. Ce qui rend l'exercice difficile, c'est le fait de son histoire. Ce sont des morceaux d'autoroute qui ont été mis les uns au bout des autres qui font qu'aujourd'hui l'A31 n'est plus une autoroute, mais une route interurbaine.

À partir de là, poser le problème du financement en le prenant uniquement sous l'angle français ou sous l'angle territorial puisque dans les sommes de contributions publiques que vous énoncez on verra peut-être apparaître la région aussi grande





soit-elle, ou les départements aussi petits soient-ils ou aussi pauvres soient-ils, mais la question se posera inévitablement. Je m'interroge, une infrastructure de cette dimension européenne avec ses enjeux européens ne mériterait-elle pas aussi un financement européen ? Il serait absolument essentiel de ne pas faire appel aux contribuables de proximité qui, aujourd'hui, supportent malheureusement cette difficulté. Ensuite, le grand débat est de savoir qui va payer. Est-ce l'utilisateur ou est-ce le contribuable ? Il faut savoir que sur un territoire comme celui-là l'utilisateur et le contribuable ne font qu'un. Lorsqu'il aura à faire ce voyage pendulaire nord-sud tous les jours d'une part, ou lorsqu'il aura à utiliser cette desserte de proximité pour aller d'un endroit à l'autre de ce petit territoire, il va payer deux fois, une fois par son impôt lorsqu'il faudra alléger la charge de l'investisseur qui réalisera, et une deuxième fois comme usager lorsqu'il aura à assumer la charge de celui qui financera les moyens publics. Comme vous avez mis en relation à la fois la durée pendant laquelle il faudra mobiliser des fonds avant que l'investissement soit réalisé, je pense qu'on pourrait diminuer la durée, diminuer la contribution publique et diminuer la contribution de l'utilisateur en sollicitant l'Europe. Je crois qu'on est dans une dimension effectivement européenne. Vous êtes sur le pays de Robert Schuman. Je crois que l'Europe mérite de rendre à Robert Schuman ce qu'il lui a donné, c'est-à-dire sa naissance. Merci beaucoup.

[Applaudissements]

**Emmanuelle GAY, directrice de la DREAL**

Je ne suis pas sûre que ce soit une question. On peut juste dire que l'État sera effectivement tout à fait à la recherche des financements européens s'ils peuvent être trouvés au moment où l'infrastructure se présente, si c'est possible et si des mesures sont possibles en ce sens. L'État n'est pas décideur des modalités d'intervention du budget européen en matière de transport. Cela renvoie à d'autres acteurs qui ne sont pas dans la salle, mais qui peuvent être interpellés en la matière.

**Michel MORIN, président de la CPDP**

Merci.

**Laurent ARNOUX, conseiller municipal d'Argancy**

Laurent ARNOUX, conseiller municipal d'Argancy. Une réflexion et deux questions. Une réflexion, nous avons parlé de la rocade Est. Je vous rappelle l'obligation qu'elle soit particulièrement fluide puisqu'elle dessert deux hôpitaux de taille très importante, notamment le CHR Mercy et les hôpitaux de Metz qui sont extrêmement fréquentés par les Messins, notamment par le SAMU et les ambulanciers. Il est inévitable que cet axe soit particulièrement fluide, et je rejoins pour cela Madame ZIMMERMANN.

J'ai deux questions. Comment allez-vous associer, et si vous allez le faire, les communes pour justement évoquer avec elles toutes les mesures que vous allez prendre concernant les nuisances et à chaque étape de la construction de vos projets ? C'est extrêmement important pour rassurer nos citoyens sur ce qui va être fait auprès des communes, surtout à Argancy parce que le passage va être très près.

Autre question, je sais bien que l'Europe participe, c'est une très bonne chose, mais pourquoi les Européens ne peuvent-ils pas participer ? Des vignettes existent, pourquoi demander aux contribuables qui ont déjà payé une fois cette autoroute de la payer une deuxième fois ? Les gens l'utilisent tout au long de l'année, on le sait très bien, ce n'est pas que pendant les périodes estivales. Pourquoi les Européens ne peuvent-ils pas aussi mettre la main à la poche, fréquenter nos autoroutes en payant aussi le passage par une vignette ce qui éviterait à notre population de le faire ? Je vous remercie.

**Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL**

Vous avez cité la situation d'Argancy, c'est un cas particulier dans notre projet, non pas Argancy, mais cette section puisque c'est la partie nord-ouest, partie concédée aujourd'hui à la SANEF. L'élargissement est réalisé sous maîtrise d'ouvrage de la SANEF. Aujourd'hui, à la suite des décisions récentes, le financement de cet élargissement devrait être inscrit dans le plan de relance autoroutier qui vient seulement d'être validé. La SANEF va donc conduire la concertation autour de son projet d'élargissement. Elle pourra être accompagnée si nécessaire par l'État, mais le cadre du projet de construction de la SANEF n'est pas dans le cadre du projet A31bis, même si à l'occasion de votre question, je peux dire que sur l'ensemble du projet, le débat est déjà un lieu d'expression, de préoccupations d'intérêt, de questions auxquelles on peut répondre. Au stade du projet de l'opportunité, comme cela a été indiqué, si la décision est prise de poursuivre ce projet, un ensemble d'études est poursuivi, et les concertations trouveront leur point culminant dans l'enquête publique. Quoiqu'il arrive en amont, il y aura



une concertation et la consultation du public. Ce n'est pas un processus où le débat public marquerait la fin de la consultation et du dialogue avec les communes et les riverains. C'est bien une étape dans un processus qui se poursuivra jusqu'à l'enquête publique, et même dans un certain nombre de cas, comme vous le savez, lors de la conduite des travaux, il reste de la concertation pour minimiser l'impact sur les riverains.

Sur la question des vignettes, il y a des règles européennes sur les compatibilités entre péage et vignette. La France est un pays qui a choisi depuis longtemps de développer le péage. Au travers des vignettes, je rappelle que dans les pays qui les appliquent, ces vignettes s'appliquent aussi aux différents usagers. Donc, il n'y a pas de discrimination à ce principe communautaire de non-discrimination entre les différents usagers selon leur origine.

#### Michel MORIN, président de la CPDP

Madame ?

#### Patricia GOUT, directrice de l'Agence d'urbanisme des agglomérations de Moselle

Bonsoir, Patricia GOUT, directrice de l'Agence d'urbanisme des agglomérations de Moselle à Metz. Merci pour ce débat, et merci pour la qualité des échanges. Je voudrais revenir sur un des points qui ont été abordés partiellement par différents intervenants, c'est-à-dire la manière dont ce projet s'inscrit dans une stratégie multimodale de transports à l'échelle de la Lorraine. Vous nous avez bien signifié qu'il y avait des vases communicants entre l'offre alternative de transports et l'usage autoroutier. Vous nous avez montré les analyses menées pour estimer le potentiel de report modal grâce à l'amélioration du TER et du fret fluvial ou ferroviaire. Ma question est vice versa. Comment cette infrastructure se projette-t-elle en matière de prospective sur son impact, sur l'usage du TER, et sur l'usage du fret fluvial et ferroviaire, c'est-à-dire avec ou sans infrastructure ? Qu'est-ce qui va changer sur l'usage des modes alternatifs ? Un corollaire à cette question d'approche multimodale, qu'en est-il en termes financiers ? Vous nous avez indiqué qu'on avait à peu près au moins 1,1 milliard d'euros d'investissements sur l'infrastructure routière pour avoir cette vision d'ensemble. Je me doute qu'il n'est pas facile d'avoir au même horizon temporel les montants d'investissements projetés en matière fluviale et ferroviaire pour voir de quelle façon tout cela s'inscrit dans un schéma multimodal de transports pour la Lorraine, mais ce serait intéressant. Merci.

#### Emmanuelle GAY, directrice de la DREAL

Je commencerai par répondre à la deuxième question. Effectivement, on n'a pas sous la main un chiffrage cumulé de l'ensemble des contributions équivalentes sur l'ensemble des modes. Là, on parle de l'investissement routier en disant que si on a un péage, on a une contribution de l'utilisateur. Si on fait la comparaison sur le ferroviaire, il faudrait cumuler à la fois les investissements publics, un certain nombre d'investissements publics importants sont planifiés, investissements de l'État et des collectivités que sur le matériel roulant, mais il y a également la contribution de l'utilisateur sur ses déplacements, l'ensemble de ces éléments cumulés n'est pas estimé aujourd'hui sur cette période, il faut peut-être avoir simplement en tête que si on regarde en vision rétrospective on a bien sur les modes ferroviaires par exemple des investissements de volumes tout à fait considérables et d'ordre de grandeur équivalent si on prend certains investissements à l'échelle du Conseil régional sur le matériel roulant sur les dernières années, c'est bien plusieurs centaines de millions que se chiffrent ces acquisitions de matériel roulant. Je n'ai pas parlé des investissements que vous connaissez au titre du CPER qui vient de se réaliser et de celui qui va venir. Aujourd'hui, quand on emprunte le train, on passe en gare de Metz avec là aussi un investissement d'ordre de grandeur à plus de cent millions, tout à fait considérable. Donc, on est bien sur des investissements tout aussi considérable sur les autres modes, mais avec un chiffre globalisé qu'on n'est pas en mesure de vous donner aujourd'hui.

Sur les éléments d'études d'impact de l'infrastructure sur les simulations de trafic des autres modes, sous le contrôle des experts, ce n'est pas de sens que le raisonnement est fait puisque les études conduites visent à apprécier le volume de trafic que l'on aurait sur les différentes sections de l'autoroute aménagée.

#### Michel MORIN, président de la CPDP

Je me permets de nouveau de faire un peu de publicité pour notre réunion de Thionville du 21 mai, car nous aurons d'autres intervenants qui nous donneront des chiffres assez précis, notamment sur tout ce qui est ferroviaire.

#### Sébastien HESSE, Fédération de Moselle du PCF, membre du Front de gauche



Sébastien HESSE, je m'exprime au titre de la Fédération de Moselle du Parti communiste français, membre du Front de gauche. Je salue le travail de la DREAL et du CEREMA. J'aurai trois interrogations politiques auxquelles vous n'aurez pas forcément la réponse. La première porte sur la pérennité du maître d'ouvrage, la DREAL Lorraine, vous vous y attendiez peut-être. La DREAL Lorraine, il faut que tout le monde sache ici qu'elle va disparaître au 1<sup>er</sup> janvier 2016. La DREAL Lorraine va être fusionnée dans la grande région ALCA. D'ici de trois à cinq ans, des superpréfectures de région interministérielles doivent voir le jour, tout cela dans un objectif de réduction massive de personnel et de moyens des services publics efficaces comme le sont la DREAL ou le CEREMA. Cependant, cette disparition du maître d'ouvrage public est cohérente avec le scénario envisagé de privatisation de l'A31.

Deuxième question, on a une affirmation politique très forte dans ce dossier. Dans son scénario de développement durable, le fluvial, le feroutage sont totalement impuissants à assurer le futur des transports en Lorraine. On affirme donc qu'il n'y a pas d'alternative. C'est ainsi. Le trafic de poids lourds, de voitures personnelles, va continuer à augmenter, on ne peut rien faire. Franchement, cela traduit bien la vacuité de la vision écologique de ce gouvernement. C'est étrange quand on sait que la France va accueillir à la fin de l'année la COP21, la Conférence internationale sur le réchauffement climatique. D'un point de vue pratique, juste un petit point environnemental, excusez-moi, je parle un peu en tant que Messin. Pratiquement, par exemple, on peut regretter que la traversée de Metz par l'A31 ne soit même pas abandonnée grâce à ce projet. Je ne vous fais pas un dessin, les gens qui sont sur la pelouse au plan d'eau de Metz, ou les gens qui habitent dans les cités au-dessus et qui subissent ce trafic quotidiennement.

Troisième question, sur la politique autoroutière du gouvernement, on l'a vu, il souhaite poursuivre les concessions autoroutières presque *ad vitam aeternam*. C'est la question du financement. On peut la rapprocher de la question des 60 milliards d'évasion fiscale et à peu près autant de profits du CAC40, dont des entreprises comme la SANEF. L'augmentation des tarifs du péage de l'A4 à Saint-Avold au profit de la SANEF, vous le savez, passe très mal en Moselle, d'autant plus que le Conseil général du fait de l'austérité a dû abandonner sa subvention. C'est dans ce contexte qu'on annonce un scénario de privatisation de l'A31. Je ne vous fais pas un dessin sur le contexte économique qui frappe les travailleurs mosellans. On va frapper des milliers de travailleurs mosellans qui n'ont malheureusement pas de meilleur choix tous les jours que de prendre l'A31 par un péage, par une privatisation de l'autoroute. Il faut le dire très clairement, c'est totalement inacceptable, inexplicable, j'allais dire, il faut s'attendre à une résistance populaire. Merci

**Michel MORIN, président de la CPDP**

Merci.

**Patrick WANT, maire de Rochonvillers**

Patrick WANT, je suis maire de Rochonvillers, petite commune proche de la frontière luxembourgeoise, mais je suis surtout frontalier. Donc, je vais être seulement le deuxième à m'exprimer à ce sujet. Entre chez moi et mon bureau, il y a trente kilomètres. Si je pars à 5 h 30 du matin de la maison, je mets une demi-heure. Si je pars à 6 h 30, par temps clair évidemment, s'il pleut, il faudra ajouter du temps, je mettrai 45 minutes. Malheureusement, si un automobiliste s'arrête au bord de la route pour regarder ce qui se passe, je mettrai une heure, et ceci, sans prendre l'autoroute. En effet, j'ai abandonné l'A31 depuis très longtemps. Je ne prends l'autoroute que lorsque j'ai une réunion éventuellement avec mes collègues de la communauté d'agglomération de Portes de France Thionville qui, malheureusement, l'ont fixée à 17 h, nous ne sommes pas tous frontaliers, je peste parce que je dois partir du bureau à 15 h 30 pour espérer arriver à l'heure à la réunion en cas d'accident ou d'autres choses. Cela fait dix ans que je travaille au Luxembourg et je pense qu'il y a un certain nombre de facteurs que vous devriez connaître, c'est qu'au final, je ne sais pas pour ceux qui se souviennent et qui ont pratiqué l'autoroute à un moment donné, on a fermé le viaduc de Richemont parce qu'on a fait des travaux et une bonne partie du trafic routier est passé par l'A30. Certes, c'était en juillet août, évidemment ce n'était pas au mois de janvier, mais vous aviez l'impression en prenant l'autoroute à Kanfen à 8 h du matin d'être un dimanche. Or, on était un jour de semaine. Tout cela parce que les camions passaient par l'A30. Pourquoi passent-ils par Luxembourg ? Ils pourraient très bien passer par l'A30. Plein de cigarettes, d'alcool, de tabac, d'essence, voilà. Je ne demande pas que le Luxembourg remette ses prix comme les autres, bien évidemment parce que nous en profitons, mais en tout cas il est clair que c'est une des données et ils pourraient très bien passer ailleurs. On pourrait créer une station-service en zone franche à proximité d'Aubange. Pourquoi pas ? Cela permettrait de faire passer le trafic par là.



Vous nous proposez de faire une autoroute payée par l'État en vingt ans. Si c'est la voie que vous prenez, prévoyez tout de suite quatre voies parce qu'il faudra probablement vingt-cinq ans pour la faire, et dans vingt-cinq ans, il faudra quatre voies. Autant faire du privé. Dans ce cas, c'est six ans. Ne mettez pas tout de suite des barrières à péage parce que c'est clair si c'est pour se retrouver bloqué pour devoir passer le péage, je vous conseille d'aller voir ce qui se passe en Italie, à Milan, vous passez le péage. Ce ne sont pas des péages à 30 km/h, vous passez à 120 km/h et vous êtes détectés par le télépéage et cela se passe très bien. Vous allez mettre à trois voies entre Thionville et Luxembourg, et après ? Je me souviens qu'à la Communauté d'agglomération Portes de France, nous avons reçu le ministre des Transports luxembourgeois du gouvernement précédent, il nous avait dit très clairement qu'il était hors de question de mettre à trois voies de l'autre côté de la frontière parce qu'ils allaient paralyser complètement le transport interne du Luxembourg. Quid ?

[Applaudissements]

**Michel MORIN, président de la CPDP**

Merci. Une réponse de la DREAL, s'il vous plaît.

**Samuel MEUNIER, Directeur adjoint de la DREAL**

Une première chose, je dirai, comme cela a été mentionné il y a un travail conjoint qui est conduit avec les autorités luxembourgeoises pour voir ce qui pourra être fait sur l'infrastructure élargie. Dans ce cadre, on travaille bien en accord avec les autorités luxembourgeoises sur des hypothèses d'élargissement aussi bien côté français que côté Luxembourgeois. Je crois qu'il y a eu des expressions récentes du ministre qui confirme qu'il n'y a pas d'opposition de principe à un élargissement du côté luxembourgeois.

Par rapport à ce que vous évoquez, je me permets de revenir sur un point qui est important, il y a un ressenti très fort sur cette autoroute par rapport aux camions. En effet, le trafic est important. Il génère un sentiment d'insécurité. Il génère un sentiment de gêne. Maintenant, quand on essaye d'objectiver les choses au travers des comptages, aujourd'hui, dans le dossier, vous retrouverez ces éléments. Quand on voit la part des poids lourds à l'heure de pointe par exemple au niveau de Kanfen quand on va vers le Luxembourg, on comprend que ce n'est pas uniquement en retirant les poids lourds qu'on résoudra le problème de la congestion sur cet axe.

**Dominique SAVIO / Grégoire CORNELOUP, prêtre à Argancy**

Frère Dominique SAVIO, je suis prêtre à Argancy. Je suis responsable d'une maison d'accueil. J'ai eu la chance de bénéficier de l'autoroute, c'est quelque chose de très bien parce qu'il y a beaucoup de gens qui viennent. Je voulais juste vous dire que j'avais l'impression de voir des miracles toutes les semaines sur nos autoroutes. Je voudrais notamment reprendre ce que Madame ZIMMERMANN a dit sur la Croix d'Hauconcourt dont je peux parler aussi bien en tant qu'habitant d'Argancy que des habitants de tous nos villages du secteur. Je peux aussi parler au nom de toutes les personnes qui viennent chez moi, chez nous, et qui ne connaissent pas la Croix d'Hauconcourt. Quand ils viennent de Metz et qu'ils vont sur Argancy, très fréquemment, ils se disent, je vais mourir. Donc, je voudrais insister, prendre ce point pour dire vraiment qu'il y a urgence de faire quelque chose. C'est l'urgence pour cette question de la Croix d'Hauconcourt. Ma première question est technique. Y a-t-il un projet prochain par rapport à cela, notamment entre Metz et Argancy et aussi dans le sens Paris – Metz, ce sont vraiment les deux endroits très chauds ? Y a-t-il des réponses techniques prochaines sur ce sujet ?

D'une manière globale, c'est un avis, il faut vraiment bien réfléchir sur cette question des nœuds, des échangeurs parce que, si on veut gagner de la rapidité sur cette autoroute, du nord jusqu'au sud, il faut en permanence ces trois voies au moins et ces deux voies tout le temps. Dès qu'il y a un resserrement, cela crée des bouchons, des dangers. Je pense que c'est une question de sécurité, une question de rapidité, que de bien réfléchir sur ces nœuds et ces échangeurs.

**Samuel MEUNIER, Directeur adjoint de la DREAL**

Je ne sais pas si votre intervention appelle vraiment une réponse en tant que telle. Comme cela a été indiqué tout à l'heure, un travail est déjà en cours sur l'analyse des trafics, mais qui ensuite se poursuivra sur ce qui doit être fait sur les échangeurs qui, aujourd'hui, posent des problèmes entre guillemets de fonctionnement, de retenue, de queue, pour ne pas pénaliser la circulation ce qui est tout de même un facteur d'insécurité. Après, sur les horizons, je dirai qu'il y a deux choses, un premier horizon, comme je vous l'ai dit précédemment je ne peux pas vous le préciser de façon exacte parce que les choses viennent seulement d'être décidées, ce sont les aménagements de la SANEF. Cela devrait se réaliser a priori d'ici trois à cinq ans, et





après, les choses portées dans le cadre du projet A31bis où on revient aux éléments de calendrier qu'on vous a exposé tout à l'heure qui dépendront des décisions prises à l'issue des débats et des orientations en matière de schéma de financement.

#### Guillaume LEUCK, utilisateur de l'A31

Bonjour, je viens simplement de voir un petit truc sur les concessions partielles et les concessions étendues. En tant que simple intérimaire, je vois que ma prime de déplacement n'est pas extensible, j'ai fait un petit calcul. Donc, si je pars de Nancy et que je vais au Luxembourg, ou autre, je paye environ 4 € à l'aller, 4 € au retour, soit 8 €. Si je regarde par mois cela me fera 120 €. Désolé, d'où sortir cet argent ? Dans ce cas, je préfère autant prendre directement les routes départementales, les routes communales. Dans ce cas, j'espère que vous les transformerez en deux fois-deux voies. Dans ce cas, je pense qu'elles seront bien occupées. Je ne pense pas que je suis le seul intérimaire ou le seul usager dans ce cas.

#### Michel MORIN, président de la CPDP

Je veux simplement dire que la Commission que je préside est innocente dans cette affaire. Par contre, la DREAL va nous répondre.

#### Emmanuelle GAY, directrice de la DREAL

Je vais reprendre la formule, l'État n'est pas innocent. Il met effectivement en débat des scénarios contrastés sur les modalités de financement et les échéances de réalisation associées. Les montants sur la globalité du trajet tel que celui que vous évoquez dépendront du choix de scénario réalisé selon qu'on est sur une concession étendue ou sur une concession partielle, on n'aura pas le même chiffre. Un autre élément de réponse par rapport à votre question, pour un utilisateur régulier, des systèmes d'abonnement sont mis en place. Ils permettent de minorer le coût quotidien sans toutefois l'annuler, mais pour des usagers très réguliers, des systèmes d'abonnement existent comme dans d'autres modes de transport.

#### Jean-Claude THOMAS, président de la commission mobilité du CESE de Lorraine

Jean-Claude THOMAS, président de la commission mobilité du Conseil économique, social et environnemental de Lorraine. J'ai entendu un peu les éléments des uns et des autres. Je voulais essayer d'apporter quelques précisions que l'on pourrait essayer de pousser. On a toujours défendu l'A31Bis en tant que socioprofessionnels. On s'était déjà battu en 1999 pour l'A32 qui ne s'est pas faite. Il faut rappeler que l'A31bis n'est pas l'A32. C'est autre chose. Je parlerai tout à l'heure de nos amis luxembourgeois. Pour le CESEL, cette A31bis est nécessaire. Nous l'avons appelée « Optimiser » par rapport aux transports en commun site propre, la troisième voie qu'on souhaite voir. Nous avons de multiples raisons sociales que ce soit de santé, de stress, de sécurité, on l'a dit tout à l'heure, économiques. Cela a été rappelé, mais ce n'est peut-être pas suffisant. C'est le développement des territoires, la productivité, la compétitivité, mais je pense qu'on aura des thématiques quand on parlera de l'économie, les Chambres consulaires ou d'autres nous apporteront des arguments sur le débat, et sur le plan environnemental, cela a été soulevé tout à l'heure. Il faut rappeler que la congestion, c'est de la pollution. Et la route, on le dit toujours au CESEL, on le prône depuis des années, c'est un complément du fer et du fluvial.

Il est bon de rappeler aussi que l'A31 au départ avait été conçue pour assurer des fonctions de desserte interurbaine comme l'a dit Monsieur WEITEN tout à l'heure, mais elle est devenue un axe de liaison nationale et européenne nord-sud, donc elle ne peut plus suffire actuellement à supporter le trafic. Pour le CESEL, il faut agir sur les poids lourds. Il faut agir sur les véhicules particuliers. Je rappelle que nous ne sommes pas du tout des pro-routiers au Conseil économique, social et environnemental de Lorraine. On défend tous les modes et surtout la complémentarité. Ils sont tous liés les uns aux autres. C'est de cette façon que l'on pourra réduire cette part du trafic routier. On ne pourra pas la supprimer entièrement. Il est illusoire de croire que l'on pourrait entièrement supprimer ce trafic routier. Pour quelle raison ? Les véhicules particuliers, même si on les renvoie vers les gares, il faut une gare ou un parking, ou une aire de covoiturage, ou des parkings relais. Pour les marchandises, on a environ 15 % de trafic routier qui dessert les zones. Ce sont les premiers et les derniers kilomètres. Pour ces marchandises, il faut aussi trouver une solution. C'est pour cette raison que l'ensemble des modes alternatifs évoqués dans ce débat, les bus, le TER, le covoiturage, le fret ferroviaire et fluvial, ne réduiront pas suffisamment le nombre de véhicules pour garantir cette fluidité.

Il est vrai que la région Lorraine en tant qu'autorité organisatrice de transport a augmenté de plus de 50 % le nombre de TER, et même le Luxembourg, c'est une première réponse au questionnement que l'on peut avoir dans la salle et qu'on aura encore à la suite, surtout lors de la réunion thématique du 21 mai sur l'offre multimodale de transport à Thionville, le Luxembourg a des projets pour l'augmenter encore d'ici 2021. Nous ne sommes qu'en 2015. Comme on l'a dit



précédemment, c'est important de le rappeler, ce ne sera jamais que 10 000 voitures en moins sur les 87 000, moins les 12 000 personnes qui prennent le train aujourd'hui. Il faut savoir que, depuis la fin 2014, et pendant dix ans, les frontaliers allant vers le Luxembourg vont augmenter de 3 000 personnes par an. Ceci veut dire que si on arrive à en capter entre 12 et 15 % sur l'activité ferroviaire, c'est déjà un plus, mais on ne pourra pas tous les prendre.

Une question a été soulevée tout à l'heure, on le sait, les régions ont investi. Au niveau du matériel, je peux donner les chiffres. C'est 476 millions d'euros, 400 millions d'euros de matériel depuis 2002 et 76 millions d'euros pour les rames Regiolis. C'est une somme conséquente. Le représentant de la DREAL l'a indiqué, il faut acheter d'autres matériels. On a peut-être les capacités ferroviaires pour transporter des passagers, mais il faut racheter du matériel. On connaît le coût d'un matériel TER, que ce soit double ou triple, ou simple capacité, c'est énorme. J'entendais la dame de l'AGURA de Moselle. Pour nous, il est clair, et on l'a souvent dit dans nos rapports, il faut une politique d'urbanisme raisonnée. On sent bien que les gens reviennent vers le centre des villes. À une période, ils sont partis vers les campagnes. On essaye de les ramener. Le fait de travailler tous ensemble sur ce dossier devrait permettre d'avoir un projet permettant aux gens de se déplacer dans de bonnes conditions sur cet A31bis optimisée.

Je voulais ajouter deux points sur les fonds européens dont a parlé Monsieur WEITEN. Le plan JUNCKER, allons-y. Sollicitons. Les Luxembourgeois sont prêts à nous soutenir à partir du moment où l'État français ira sur ce point. Nous les avons interpellés le 31 mars lors de l'Institut de la grande région sur un point précis. On lui a demandé ce qu'il pensait de l'autoroute A31bis. Il a dit qu'à partir du moment où on fait une troisième voie réservée aux transports en commun site propre qui intègre les bus, le covoiturage et autres, ils sont prêts à travailler, et même à financer des aires de parking de covoiturage sur le territoire français parce qu'ils n'ont pas la possibilité de le faire sur leur territoire. C'est vrai qu'il faut continuer à travailler avec nos amis luxembourgeois. On ne peut surtout pas les écarter. Ils sont prêts, Monsieur BAUSCH nous l'a dit. Alors, allons-y, travaillons avec eux. Merci.

#### Michel MORIN, président de la CPDP

Merci.

#### Jacques GERSTER, habitant de La Grange-aux-Bois

Bonsoir, Jacques GERSER, habitant de La Grange-aux-Bois.

On a beaucoup parlé d'aménagement, de liaisons, d'élargissement, de passage, de flux de circulation. Je m'interroge sur une chose. La RN431, vous savez où elle se trouve, c'est ici. On n'entend rien. Pour le moment, la salle est bien isolée, mais nous, habitant La Grange-aux-Bois, on entend. Nous avons les nuisances quotidiennement avec le flux de circulation existant. Si on augmente, et tout à l'heure, Monsieur a dit que la 431 permettait un flux de circulation beaucoup plus important. Or, qu'a-t-on fait ? Je regarde. On va faire une liaison Hauconcourt – Mey, deux fois-trois voies. Ensuite, on va faire une liaison, un élargissement à partir de Fey deux fois-trois voies. On passe à un flux de circulation énorme entre Mey et Fey, c'est-à-dire sur la rocade, quelqu'un l'a dit tout à l'heure, c'est une rocade urbaine, donc permettant de desservir des quartiers. Vous devez être bien attentifs au fait du niveau sonore parce qu'on s'est déjà battu pour ce projet, avec le flux de circulation qu'il y aura, vous allez sûrement être embêtés. N'oubliez pas que La Grange-aux-Bois a ce petit défaut, c'est de représenter le petit village gaulois. Donc, on va se battre, si jamais on n'est pas entendu. Merci.

#### Samuel MEUNIER, Directeur adjoint de la DREAL

En effet, on a deux fois-trois voies au nord d'Hauconcourt. On est à deux fois-trois voies au sud de Fey, la mise à deux fois-trois voies entre Mey et Hauconcourt sera mise en œuvre par la SANEF. Globalement, on voit bien que dans un trafic nord-sud, il y a une répartition entre la traversée de Metz et la rocade. Par contre, entre Mey et Hauconcourt, la particularité se cumule à ce trafic nord-sud qui se sépare, un trafic est-ouest porté par l'A4. C'est cette conjugaison de trafic qui justifie le passage à deux fois-trois voies. Ces travaux seront réalisés par la SANEF. À l'inverse, sur la partie entre Fey et Mey, qui entre guillemets accueille, même si c'est un trafic relativement important à terme de 53 000 véhicules, je le rappelle, une partie seulement du trafic nord-sud, il n'y a pas de justification en matière de capacité à passer à deux fois-trois voies sur cette partie. C'est pour cela qu'elle est maintenue à deux fois-deux voies. Comme on l'a dit tout à l'heure, il y a un travail à faire sur les échangeurs pour assurer la résorption des problèmes constatés actuellement.

#### Michel MORIN, président de la CPDP



Merci.

**Benoît VITALE, usager quotidien de l'A31**

Bonjour Benoît VITAL, je suis un pendulaire, un usager depuis 2001 de l'A31. Tous les jours, je me rends de Metz à Luxembourg. Tout d'abord, je voudrais vous remercier de la qualité des informations que vous avez fournies. Je voudrais les compléter par ma perception. Quelle est-elle ?

Jusqu'à début 2014, j'avais apprécié le fait que la vitesse soit baissée à 110 km/h, cela me permettait d'avoir une plus grande régularité du temps de parcours. C'est-à-dire moins d'incidents entre Metz et Luxembourg. J'ai constaté que depuis un an je mets un quart d'heure de plus. Donc, en un an, mon temps de parcours est passé d'une heure à une heure et quart pour faire ce trajet. Jadis, quand je mettais un rendez-vous à 9 h le matin, je prenais soin de partir au moins à 7 h pour être sûr d'être à mon rendez-vous. Aujourd'hui, cela ne m'est plus garanti du tout. Quand je vois les chiffres 6, 11 et 22 qui représentent le nombre d'années nécessaires pour avoir une solution, je me dis qu'il y a urgence. Il faut faire quelque chose maintenant. On va continuer comme on a dit à avoir ce flux de frontaliers augmenter vers le Luxembourg, peut-être d'ailleurs qu'il va s'arrêter parce que je vois de plus en plus que j'ai du mal à recruter des gens qui viennent de France. J'en ai plus qui viennent de Belgique ou de Roumanie. Si on ne fait pas quelque chose, on va avoir une sclérose de cette autoroute, et plus personne n'osera la prendre. On va arrêter d'aller travailler au Luxembourg. Quand je vois que je ne serai sans doute pas concerné par ce projet, mais j'espère que mes enfants le seront. Je dis attention, il faut trouver d'autres solutions. J'ai essayé d'autres moyens pour aller à Luxembourg. J'ai essayé ce fameux bus qui part de Thionville. On arrive, on attend le premier, il est plein, un deuxième, un troisième, parce qu'il est victime un peu de son succès. J'ai essayé le train, mais il me faut pratiquement 2 h 30. J'habite à Metz devant les ponts. Il faut que j'aille en gare de Metz. Quand je suis à Luxembourg, il faut que j'aille à mon bureau et ce n'est pas simple. Donc, si par exemple, il y avait des gares de campagne avec un grand parking, cela réduirait déjà l'impact d'aller sur le centre-ville de Metz, mais il faut absolument trouver une solution parce qu'on ne peut pas attendre dix ans. Merci.

**Michel MORIN, président de la CPDP**

Merci.

**Louis BLANDINEAU, habitant de La Grange-aux-Bois**

Bonjour, Louis BLANDINEAU, habitant de La Grange-aux-Bois. J'ai plusieurs sujets de réflexion à porter à ce problème. Tout d'abord, la RN431, elle faisait partie des voiries adjacentes comme l'a dit Monsieur WEITEN au début. Cette voirie adjacente n'était pas conçue pour être une autoroute de transit. Quand vous dites que pour la fluidité, tout va bien. Je suis désolé, d'après votre dossier, c'est le deuxième tronçon le plus accidentogène de l'A31 après Richemont – Hauconcourt, notamment la courbe entre Peltre et Magny où il y a la barrière de sécurité en permanence défoncée. D'autre part, on a parlé des problèmes de nuisances dues au bruit. À ma connaissance, la seule solution pour réduire le bruit, c'est de réduire la vitesse. Acceptera-t-on d'avoir une vitesse réduite à 90 km/h, peut-être moins pour les poids lourds, notamment entre la route de Strasbourg et Metz-Est. Cela va en sens inverse d'une autoroute avec une vitesse constante sur tout le trajet. D'autre part, le report de circulation de Metz-Centre vers la RN431, je vois que sur Metz-Centre, c'est à trois voies, après c'est à deux voies, après à trois voies, c'est absolument impossible de faire quoi que ce soit au niveau de Metz-Centre. Par contre, des choses ont été faites le long de cette autoroute qui génère des remontées de files sur l'autoroute, notamment WAVES, et des choses comme cela. WAVES a été fait en dépit du bon sens. Cela a été fait au ras de l'autoroute en sachant que cela allait générer un surcroît de personnes pour y accéder. En conclusion, c'est l'autoroute qui en subit les conséquences de par les remontées de files. On en a aussi au niveau de la RN431. Donc, quand dans le dossier je vois qu'il n'y a absolument rien de prévu là-dessus, je suis désolé, mais vous allez avoir des surprises.

Après, j'ai d'autres réflexions quant au bruit. Sur La Grange-aux-Bois, les gens qui s'y sont installés devaient être desservis par une infrastructure locale. Ce n'était absolument pas prévu que ce soit une autoroute de transit internationale. Par contre, il y a d'autres endroits, c'est l'inverse. Au niveau de Kanfen, l'autoroute existe, elle a toujours existé, c'était une autoroute de transit depuis le début. Des lotissements se sont installés à 30 m de l'autoroute. Quand ces gens vont râler, que va-t-on faire ? Mais là, je suis désolé, dans un sens, ceux qui sont là avant subissent les nuisances, on doit faire quelque chose. Ceux qui viennent s'installer dans les nuisances, je dirais tant pis pour eux. Il y a plein d'exemples comme cela.



Au niveau de la liaison à travers Florange, je ne suis pas Lorrain, je suis installé en Lorraine depuis une quinzaine d'années. Par contre, sur les cartes Michelin de l'époque où j'ai commencé à conduire, il y avait déjà en pointillé cette liaison à travers Florange, entre Terville et Fameck. Cette liaison n'a jamais été faite. J'avais cru lire dans certains points de vue entretemps que tout était fait au niveau de Florange pour bloquer la possibilité de faire cette liaison. Maintenant, il y a des gens qui vont se retrouver devant le fait accompli, mais ce n'est pas dû à la création d'une infrastructure routière, c'est dû aux élus locaux qui ont tout fait pour essayer de plomber cette affaire. Je dirai encore une fois tant pis pour eux.

Un autre point aussi, purement technique, c'est la traversée de Florange par la tranchée couverte. Pourquoi, d'après les schémas réalisés, tout a été fait pour être conçu à deux fois-deux voies, sachant que l'on aura deux fois-trois voies au-dessus et deux fois-deux voies en dessous, autant prévoir tout de suite deux fois-trois voies, au moins la possibilité de faire deux fois-trois voies un jour ou l'autre. C'est-à-dire que cette tranchée couverte doit être prévue dès le départ.

#### Michel MORIN, président de la CPDP

Merci Monsieur.

#### Samuel MEUNIER, Directeur adjoint de la DREAL

Par rapport aux questions que vous posez, vous évoquez un principe qui est d'ailleurs celui respecté par le maître d'ouvrage, dans notre aménagement, nous veillerons à travailler à la réduction des impacts pour les personnes qui sont concernées par la construction d'infrastructures nouvelles. On pense au bruit. Il y a tous les autres aspects environnementaux. Pour les personnes concernées par l'élargissement d'une infrastructure existante, il en est de même. Le maître d'ouvrage assumera ses responsabilités pour minimiser les impacts. Pour les infrastructures qui ne sont pas modifiées, on applique toujours ce principe que si la construction est postérieure à la réalisation de l'infrastructure, c'est bien à l'aménageur de prévoir les dispositifs nécessaires pour qu'ils ne subissent pas les nuisances de la route. Si l'infrastructure est postérieure à la construction, c'est bien notre obligation de réaliser les protections nécessaires. C'est pour cette raison que l'on a indiqué dans le projet qu'à un certain nombre d'endroits il existe des points noirs de bruit. Ils ont été identifiés. C'est notre obligation de les traiter. Par problème de disponibilité budgétaire, nous travaillons, mais cela s'étale dans le temps, le projet sera l'occasion d'accélérer la réalisation de ces protections. Donc, le principe est bien appliqué sur l'ensemble de l'itinéraire.

Vous avez évoqué ensuite la traversée de Florange. Pour cette traversée, il faut revenir au principe de construction de notre itinéraire que l'on a évoqué. Quand c'est possible, on aménage sur place. C'est le principe de base. Or, si vous avez Thionville, vous voyez bien que l'aménagement sur place dans la traversée n'est pas possible, on ne peut pas élargir à deux fois-trois voies. Ceci conduit à regarder un itinéraire qui permet justement de répartir les trafics, et qui de plus en étant localisé à l'ouest de Thionville, permet aussi d'assurer une meilleure connexion de la vallée de la Fensch vers le Luxembourg. C'est pour cela qu'a été envisagée la réalisation de cette liaison A30-A31-Nord qui utilise un emplacement réservé. En effet, l'État avait demandé la prise en compte dans les documents d'urbanisme de la possibilité de réaliser une infrastructure, donc elle a bien été prise en compte dans les documents. Elle existe. J'avoue que je n'ai pas connaissance des vieilles cartes IGN que vous citez, c'est peut-être pour cela qu'elle apparaissait. Elle était bien prévue. Aujourd'hui, au vu des besoins de trafic, comme il y a une répartition des flux entre l'itinéraire par Thionville et la liaison A31-A31 Nord, à ce stade, les prévisions qui sont faites n'indiquent pas la nécessité de réaliser un deux fois-trois voies à cette section en raison des trafics qu'elle devra accueillir.

#### Michel MORIN, président de la CPDP

Monsieur le Président.

#### Jean-Luc BOHL, président de Metz Métropole

Merci, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs. En complément de ce qu'a exprimé précédemment Patrick WEITEN que je partage tout à fait, et au risque de déplaire, je voudrais simplement dire qu'il y a certes des problématiques liées à l'environnement, au voisinage, mais qu'en ce qui nous concerne ce soir, je crois que nous devons tous et toutes avoir un esprit de responsabilité. Nous devons nous dire qu'il y a d'abord un problème de sécurité sur cet axe actuel. Il nous appartient de prendre très rapidement les mesures nécessaires pour décongestionner tout cela. Il y a la traversée de Metz, de Montigny, extrêmement accidentogène, mais aussi traumatisante par rapport au bruit et à la proximité, donc il ne faut pas le négliger. Il y a cette prise en compte globale du positionnement de notre territoire au cœur de cette future grande région. Les enjeux qui nous occupent aujourd'hui, c'est de nous repositionner sur la charnière de cette grande région. On sait





déjà que nous n'aurons pas la capitale de la grande région puisque, nuitamment, les députés au nombre de soixante ont choisi Strasbourg, mais ce n'est pas vous que j'incrimine bien évidemment. Pour cela, il nous incombe aujourd'hui de nous battre pour faire en sorte que nous puissions conserver un certain nombre d'éléments d'attractivité pour notre territoire. L'A31 était jusqu'alors avec l'A4, et le TGV, des éléments de pertinence pour l'attractivité de ce territoire. C'était un atout pour nous. C'est en train de devenir un boulet pour nous puisqu'on le sait cette autoroute est congestionnée. Aujourd'hui, l'État nous offre la possibilité d'une alternative qui, certes, est probablement imparfaite pour beaucoup de monde, mais elle offre néanmoins l'avantage de venir drainer et fluidifier le trafic sur l'ensemble du tronçon. Je crois qu'il est important que tous ensemble nous réfléchissions, et j'ai bien entendu également ce que disait le responsable du CESEL. Je crois qu'il est vraiment important que nous prenions en compte à la fois la problématique du déplacement et du transport, mais aussi ce qui est incontournable pour nous maintenant, c'est l'attractivité de notre territoire. Comment va-t-on faire lorsque des entreprises voudront s'installer sur l'ancienne base aérienne 128, des entreprises avec des créations d'emploi, pour faire en sorte que des gens viennent s'y implanter parce que c'est à proximité de l'autoroute ? Il ne faut pas qu'ils puissent se dire, c'est à côté de l'autoroute, mais je ne vais pas m'y installer parce que le trafic va bouchonner tout le temps. C'est toute cette problématique aujourd'hui qu'il nous appartient de prendre en compte pour redynamiser, continuer à porter une force d'attractivité pour notre territoire et que cela ne se retourne pas contre nous. C'était ma contribution de ce soir à ce débat public. Je remercie le Président et l'ensemble de la Commission. Merci.

#### Michel MORIN, président de la CPDP

Merci Monsieur le Président.

#### Ghislain ZUCCOLO, Habitant de Metz Queuleu

Bonjour, j'habite à Metz Queuleu. J'utilise assez peu l'autoroute, mais j'ai tout de même voulu venir parce que je n'avais pas trop d'avis sur la question. Je me suis dit qu'il serait intéressant que je me forge un avis sur la question.

Ce que j'ai vu en tant que citoyen qui paye des impôts, c'est que le projet va coûter cinq milliards d'euros. C'est un projet à long terme dans certaines hypothèses, donc les tronçons seront construits d'ici vingt ans ce qui nous amène à peu près à 2035. Je m'interroge parce que je me demande si la fin du mythe de la voiture individuelle n'est pas pour très bientôt, en tout cas peut-être d'ici 2050 puisqu'on entend dire parfois qu'il n'y aura plus de pétrole d'ici 2050. En premier lieu, le coût de l'essence va beaucoup augmenter, très probablement, cela veut donc dire que les personnes utilisant une voiture vont réduire leurs déplacements. Cette augmentation du coût de l'essence et donc de la réduction des déplacements suscitée par cette augmentation ont été prises en compte lorsque vous avez fait des prévisions par rapport à l'augmentation des trafics vers le Luxembourg ? Avec ces cinq milliards d'euros, ne ferait-on pas mieux de les investir, si on réfléchit à long terme, dans d'autres modes de transport ? Je ne suis pas du tout un spécialiste de la question, mais je me permets de m'interroger.

#### Michel MORIN, président de la CPDP

Merci.

#### Emmanuelle GAY, directrice de la DREAL

Merci. Les études de trafic qui sont menées prennent en compte les évolutions possibles de coûts divers, dont ceux que vous mentionnez. Cela fait partie des éléments d'analyse générique. On l'a évoqué tout à l'heure avec les réflexions en matière d'exploitation multimodales, avec les hypothèses ambitieuses prises en matière de covoiturage. On n'a pas parlé de la mobilité électrique, mais c'est un objectif fort des pouvoirs publics à différente échelle nationale, locale, de développer les écomobilités et les mobilités électriques. Un certain nombre d'éléments effectivement peuvent évoluer en matière de mode de mobilité. Les pouvoirs publics le souhaitent et l'accompagnent. Pour autant, cela ne supprime pas effectivement la nécessité aujourd'hui d'avoir des infrastructures, y compris routières, pour supporter ces mobilités, même si le carburant évolue, ou le nombre d'usagers par voiture. On parle aussi des évolutions en matière de partage, de location. Effectivement, dans les modes de gestion, personne aujourd'hui, je pense, ne peut savoir exactement quelles seront les répartitions des modes de gestion entre le carburant classique, carburant électrique en 2050. C'est une inconnue. Par contre, les analyses et un certain nombre de choses très structurantes sur la répartition des habitants et des activités économiques sur le territoire, leur grande dispersion est une chose dont on a peu parlé. Une des difficultés que rencontre le transport collectif dans leur développement est liée au fait que tout le monde n'habite pas dans un rayon de dix minutes à pied de la gare. Cela a été évoqué tout à l'heure par Monsieur qui citait sa propre expérience. Tout le monde ne travaille pas non plus dans un rayon de



dix minutes à pied autour des gares. Même avec des politiques importantes mises en œuvre par les collectivités et accompagnées par l'État sur les transports collectifs urbains par exemple, les contraintes et les délais qu'entraînent des ruptures de charge pour ceux qui n'habitent pas proche de la gare font qu'à un moment donné, la configuration géographique du sillon fait que les parts modales de la voiture restent importantes. Avec tous les éléments de prospective que l'on peut essayer d'avoir, on ne peut pas donner des chiffres exacts sur la façon dont les choses se passeront en 2050, mais structurellement on continuera à avoir besoin d'infrastructures pour y faire rouler des véhicules.

#### Michel MORIN, président de la CPDP

Merci.

#### Laurent FISCHER, utilisateur de l'autoroute

Bonsoir, Laurent FISCHER, je suis un utilisateur lambda de l'autoroute entre Metz et la frontière luxembourgeoise puisque je suis travailleur frontalier. Quand vous parlez de partie à péage possible dans vos différents scénarios. Avez-vous fait des simulations des temps réels après la réalisation de ces sections à péage ? Vous parlez de temps fiabilisés. C'est sympathique a priori, mais sont-ils plus courts ? A-t-on vraiment un gain de temps ? Une personne disait qu'en Italie on peut même passer les péages à 120 km/h, c'est fantastique. Qu'en sera-t-il des Hollandais et des Belges qui vont en France en vacances deux ou trois fois par an et qui n'auront sans doute pas d'abonnement de télépéage, j'imagine qu'il y aura à certains moments de l'année des super bouchons pour des gens qui viennent en vacances en France.

Quand on parle du Luxembourg qui effectivement est très attractif, il faut bien se dire que le Luxembourg a une politique de parking très contraignante. Je suis au Luxembourg depuis plus de dix ans. Avant, on se garait comme on voulait, il n'y avait pas de limitation de temps, c'était gratuit. Maintenant, c'est très cher. La plupart du temps, c'est limité à trois heures et il y a des Park & Rail qui pour l'instant sont gratuits, mais pas loin d'être saturés. Les Français peuvent venir travailler au Luxembourg, mais l'incitation est très forte pour les dissuader de venir en voiture particulière. Donc, on fait une A31bis pour mieux irriguer le Luxembourg. Je ne crois pas que cela va marcher.

Quand on parle de travailleurs frontaliers et d'incitation tarifaire, il y aurait peut-être des améliorations à faire entre la SNCF et les CFL. Les abonnements sont très intéressants quand on les prend au Luxembourg, mais pour y aller, le frontalier prend sa voiture pour passer la frontière, trouver un Park & Rail gratuit au Luxembourg et utiliser son abonnement intéressant au niveau financier au Luxembourg. Il y a des choses à améliorer.

Quand on parle de transport multimodal, une partie pourrait être une amélioration du covoiturage. Dans le projet de l'A31bis, avez-vous prévu du financement pour de super parkings de covoiturage à proximité de l'A31 ou de l'A31bis qui soient à la fois performants et sécurisés ?

Un monsieur a parlé de la desserte locale comme à Tremery. Tremery a été un peu dans l'actualité. Les gens ont trouvé cela formidable. Ils vont faire plus de moteurs. Je ne crois pas me tromper en disant que l'usine PSA a un embranchement ferroviaire qu'elle n'a jamais utilisé. Il n'y a qu'à voir la taille des herbes qui poussent sur les rails pour se dire qu'il y a peut-être aussi du report de train ferroviaire à faire localement, ce serait tout bénéfique. Il y a pas mal de train dans ces zones, même dans la zone de Tremery qui est aussi une grande zone qui demande beaucoup de camions. À côté de cela, on va encore nous faire une mégazone à Illange, ce sera encore ponctuellement très sympathique si cela se fait.

Madame ZIMMERMANN disait, mais comment les choses se passent-elles quand on fait du « deux en un », quand on a deux autoroutes qui deviennent une seule, cela pourrait pour le nouveau à Dieulouard et ce serait aussi à la fin de la côte de Thionville. J'ai oublié de dire comment les choses se passent au Luxembourg. Il y a même un panneau de circulation qui montre cela. C'est le système de la tirette. C'est la politesse. Quand on est en situation de bouchons et de ralentissements, c'est de laisser un automobiliste sur deux. Je peux vous dire qu'au Luxembourg, cela se passe bien. Cela se passe même très bien généralement, on voit la façon dont les gens réagissent. Quand un piéton au Luxembourg traverse une rue, il ne regarde même pas si la voiture s'arrête parce que c'est dans la mentalité, on s'arrête. Les frontaliers respectent aussi cela. Vous passez la frontière, le même Français qui travaille au Luxembourg, dès qu'il a passé la frontière, il a tendance à klaxonner et à la limite à écraser un piéton. Je me dis que le Luxembourg a un peu pacifié du côté automobiliste, je ne suis pas sûr que ce soit pareil sur l'A31 ou l'A31bis.

Je voulais aussi savoir si en France il y a déjà des précédents d'autoroutes gratuites qui finalement ont été concédées, et sont devenues payantes. Je sais qu'en Bretagne, c'est super, ils ont un vieil édit qui dit qu'on n'a pas le droit de leur faire des



autoroutes payantes, c'est dommage, les Lorrains n'ont pas la même chose. On risque de nous donner une autoroute payante. Comme vous le dites à titre de boutade, l'A31bis, c'est *bis repetita*, cela veut dire qu'on l'a payée dans le passé et votre projet est de nous la faire payer une deuxième fois, fantastique !

#### Samuel MEUNIER, Directeur adjoint de la DREAL

Vous avez vraiment évoqué beaucoup de points. Je vais laisser répondre à un certain nombre. Vous avez demandé si on allait gagner du temps. Un automobiliste qui parcourt l'ensemble de l'itinéraire, la réalisation du barreau Gye-Dieulouard ce sera plus court que de passer par Nancy, gagnera-t-il du temps ? Si votre trajet est d'aller de Metz au Luxembourg, l'objectif du projet n'est pas que vous gagniez du temps, c'est de vous proposer demain un itinéraire qui sera fluide. Le temps évoqué tout à l'heure, je sais que je dois mettre tant de temps et malheureusement la route est congestionnée avec un incident ou autre, c'est justement d'essayer d'offrir une infrastructure qui vous permettra d'avoir un temps de parcours fiabilité, c'est-à-dire un temps de parcours qui est constant et non impacté. Par contre, entre guillemets, l'objectif n'est pas d'aller beaucoup plus vite que maintenant, c'est d'y aller dans un temps fiable.

Vous avez dit que le Luxembourg a une politique qui n'est pas favorable à la voiture. Vous avez cité un certain nombre d'éléments. Ce sont des choses que l'on connaît. Comme je l'ai dit, on travaille avec les Luxembourgeois. Il y a eu un schéma de mobilité transfrontalière établi. C'est un objectif partagé par l'ensemble des acteurs, y compris français, de développer les autres modes pour que la part modale de la voiture diminue, mais ces schémas ne visent pas non plus la suppression totale de la voiture. On a évoqué tout à l'heure tous les éléments qui font que la voiture continue de répondre à un certain nombre de besoins de types de déplacement. On a un travail conjoint avec les Luxembourgeois. On sait qu'ils ont des plans sur les transports en commun. On sait qu'ils travaillent sur le stationnement. On travaille avec eux sur le ferroviaire. On travaille avec eux sur le routier. C'est aussi pour cela qu'on travaille sur l'exploitation multimodale de l'A31 au nord de Thionville parce qu'il y a cette volonté de développer ces autres mobilités.

Vous avez demandé si nous avions connaissance d'autres expériences d'autoroutes gratuites devenues payantes. Oui, il y en a. On a l'exemple de la RN10 qui a été mise à deux fois-trois voies entre Bordeaux et Bayonne, elle est devenue payante à cette occasion. Vous dites « paye-t-on deux fois ? » On ne paye pas deux fois. Aujourd'hui, il y a eu un investissement sur une infrastructure. Ce qui est payé quand on met un péage, ce sont les investissements supplémentaires avec le service supplémentaire qui est mis à disposition de l'utilisateur. On ne paye pas deux fois. Si on reprend l'exemple de cette mise en concession de la RN10 au sud de Bordeaux, dans les calculs, c'est pris en compte. La valeur de ce qui est mis à la disposition du concessionnaire, l'infrastructure existante mise à disposition. Donc, on ne le paye pas deux fois. La question étant plus, comme on a essayé de le dire, l'équilibre entre la contribution de l'utilisateur et du contribuable au travers des contributions publiques, on ne paye pas deux fois, c'est une question de répartition entre les différents acteurs.

#### Emmanuelle GAY, directrice de la DREAL

Dans les points que vous avez mentionnés, il y avait également les questions d'offre ferroviaire de coopération entre les Chemins de fer luxembourgeois et la SNCF. Là aussi, on a évoqué les travaux menés par l'État avec le Grand Duché, entre les opérateurs ferroviaires il y a également des travaux communs. Pour aller plus loin sur cette question, c'est typiquement aussi un sujet qui pourra être abordé et développé avec les opérateurs ou avec la SNCF à l'occasion de la réunion ciblée sur le thème intermodalité le 21 mai.

Vous avez également abordé les questions de mode de péage. C'est là aussi un exemple d'évolution. L'objectif n'est effectivement pas de faire une autoroute avec exactement le même registre que celles qui ont été conçues il y a plusieurs décennies. Donc, les systèmes permettant de ne pas perdre de temps à la barrière de péage feront tout à fait partie des cibles de réflexion pour avoir ce fonctionnement optimisé dans sa gestion et pas uniquement dans sa conception en dur. Il y a bien deux registres de réflexion à chaque fois sur l'infrastructure elle-même et son mode de fonctionnement et de gestion.

#### Louis BLANDINEAU, habitant de La Grange-aux-Bois

Merci. J'ai deux remarques et une question. La première remarque concerne les accès aux gares SNCF. Il fut un temps où je prenais le train. J'habite à La-Grange-aux-Bois. Pour ne pas descendre en ville de Metz, je prenais le train à Hagondange. À une époque, il y avait un grand terrain vague à côté de la gare. Entretemps, un lotissement s'est construit et le nombre de places de stationnement s'est fortement réduit. Après, j'ai complètement abandonné parce que c'était absolument impossible de se garer à Hagondange. Maintenant, je vais à la gare de Metz et je me gare un peu en pirate le long du parc de



la Seille. On sait très bien que dans deux ans le long du parc de la Seille se sera terminé. Il y aura donc encore un problème d'accès à la gare. Je pourrais y aller en Mettis aussi, mais en Mettis cela me fait perdre encore un quart d'heure ou vingt minutes. Quand on commence à cumuler le temps, cela fait beaucoup. Le Mettis est très bien pour aller de La-Grange-aux-Bois au Centre-ville de Metz, mais quand on doit faire une correspondance supplémentaire et aller plus loin, tous les jours, cela devient difficile. Pour partir en vacances, il n'y a pas de problème, on a tout le temps, mais pour tous les jours, ce n'est pas possible. D'autre part, avec la SNCF, il y a un grand terrain vague à côté de Mézières, c'est le parking d'ex-Walibi & cie. Ce parking est utilisé très peu de mois dans l'année. Ne serait-il pas possible de faire un grand parc pour prendre le train à cet endroit ? Il y a une halte ferroviaire. Ce sont des idées à creuser parce que les parkings en gare de Centre-ville sont absolument impossibles pour celui qui n'habite pas à côté. Cela a été dit.

L'autre aspect, c'est la liaison entre Thionville et Luxembourg. Cela ne choque personne. Beaucoup de gens d'ici sont obligés d'aller travailler au Luxembourg. Pourquoi vont-ils au Luxembourg ? Il y a des conditions plus avantageuses. Il y a plus d'emplois. Il est de bon ton de crier après le Luxembourg en disant qu'ils ne respectent pas les mêmes règles que les autres pays européens. Que fait-on en France pour créer des emplois et attirer du monde et faire travailler les gens en France ? Si j'ai le même travail qu'à Luxembourg au Technopole j'y vais tout de suite. Il n'y a aucun problème. Il y a suffisamment de politiques ici pour se pencher sur ce genre de question.

Ma question est purement technique, elle porte sur la partie deux fois-trois voies Thionville – Luxembourg, il est peut-être envisageable de raisonner sur deux fois-trois voies, en trois fois-deux voies. C'est-à-dire deux voies dans un sens, deux voies dans l'autre, et deux voies alternativement montante et descendante parce que c'est le seul endroit d'après vos études de trafic à la page 51 du dossier où il y a vraiment un trafic pendulaire asymétrique, tout le monde va dans un sens le matin et tout le monde va dans l'autre sens, le soir. N'y a-t-il pas moyen de creuser le fait que deux voies puissent être mises dans un sens le matin et dans l'autre sens le soir ? Les problèmes techniques doivent être nombreux, j'en suis tout à fait conscient, mais ce sont des choses à creuser.

**Michel MORIN, président de la CPDP**

Merci Monsieur.

**Louis BLANDINEAU, habitant de La Grange-aux-Bois (suite)**

Il y a aussi des expériences qui sont faites du côté de Grenoble sur l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence. Je suis sceptique là-dessus. La bande d'arrêt d'urgence comme son nom l'indique est une voie réservée aux situations d'urgence. De nombreux automobilistes l'empruntent déjà quand l'autoroute est encombrée. Je ne vois pas comment il serait possible d'y faire circuler des bus pour les automobilistes en panne.

**Samuel MEUNIER, Directeur adjoint de la DREAL**

Pour répondre, ou apporter des éléments de réponse par rapport à votre question, aujourd'hui, sur l'autoroute élargie au nord de Thionville, cette réflexion que l'on conduit avec les parlementaires luxembourgeois c'est justement une étude d'opportunité pour voir les modalités d'exploitation qui permettent de l'utiliser au mieux et de favoriser le bus et le covoiturage. Il y a des idées sur l'exploitation entre guillemets dans un sens ou dans l'autre. On pourra les regarder. Encore une fois, ce sont des questions d'exploitation. Nous en sommes au stade de l'opportunité, on n'a pas défini un mode d'exploitation à l'instant T. On ne peut pas vous indiquer si ce sera une voie comme ceci, séparée de telle façon. Par contre, quand on a illustré en disant par exemple que les choses qui sont regardées c'est une circulation volontairement sur bande d'arrêt d'urgence pour que les gens puissent imaginer ce que cela pouvait être. Bien entendu, si c'était le cas et l'orientation, ce ne serait pas une bande d'arrêt d'urgence parce qu'en matière d'exploitation il y a des besoins de sécurité et elle serait conçue pour qu'elle puisse permettre la circulation. Il est bien évident aujourd'hui que les bandes d'arrêt d'urgences actuelles ont uniquement une fonction de bande d'arrêt d'urgence, et elles ne sont absolument pas conçues pour circuler. C'était uniquement pour illustrer ce qui pouvait être imaginé. On est dans un cas un peu différent du cas de Grenoble que vous citez. Des gens confrontés à la congestion essayent de trouver des solutions. Dans celle-là, on essaye justement de se projeter pour que l'infrastructure permette des exploitations plus performantes, plus adaptées aux besoins. On prendra cela en compte dans la conception de l'autoroute élargie.





### Michel MORIN, président de la CPDP

Y a-t-il d'autres questions ?

### Laurent FISCHER, utilisateur de l'autoroute

Je reviens sur la question qui demandait si Luxembourg n'était pas une plateforme de conteneurs pour Bettembourg – Irún, la traversée de la France. Il y avait au début une plateforme de conteneurs à Bettembourg, mais elle a été effectivement doublée par une plateforme qui a des wagons très spéciaux qui sont fabriqués chez LOHR à Strasbourg, on peut être content, et qui permettent de venir au camion en biais dessus. Ils sont clavetés dans le bon sens et ils partent. C'est fantastique, cela fonctionne bien. Il faut dire qu'au début le site de Bettembourg a été créé à la moitié de la longueur du train. Je crois qu'il y avait 500 m, un train, je crois que cela fait un kilomètre. Maintenant, devant le succès du fonctionnement de Bettembourg – Irún, ils ont annexé un grand terrain qui était à côté, maintenant ils sont en train de multiplier la dimension de l'infrastructure par deux, ils vont vraiment être au calibre d'une longueur de train. On peut donc dire que la montée en charge de l'exploitation va vraiment se faire. La preuve est que cela fonctionne très bien. J'avais été visité le site. Ils ont dit que le Luxembourg y a cru, la France non, et ils ont eu plus rapidement les capitaux à l'époque et le système s'est mis en place à Bettembourg. On aurait pu espérer qu'il se mette en place à Woippy ou en France à côté. Maintenant, c'est Bettembourg qui en a hérité, cela marche très bien et ils sont en train de s'agrandir. C'est juste un aparté.

### Michel MORIN, président de la CPDP

Merci. Pas d'autres questions ? Dans ce cas, il me reste à vous remercier, notamment pour la qualité des interventions, et à vous donner rendez-vous pour la réunion de Woippy le 28, et peut-être la réunion de Thionville le 20 mai.

Merci, bonne fin de soirée.

*(Clôture de la réunion à 21h45)*