



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

VERBATIM DE LA RÉUNION PUBLIQUE THÉMATIQUE SUR L'OFFRE DES RESEAUX DE TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS TRANSFRONTALIERS Thionville, le 21 mai 2015, 19h05 à 22h40

En tribune

Commission particulière du débat public :

Jean-Michel STIEVERNARD

Jean-Paul PUYFAUCHER

Maîtrise d'ouvrage :

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL

Yann LETROUBLON, Chef de projet A31 bis DREAL Lorraine

Brice MORICEAU, Responsable opérations multimodales, DREAL

Intervenants :

Yves ASCHBASHER, président de la délégation spéciale (mairie de Thionville)

Guy BESCH, conseiller de gouvernement, chargé de direction, Direction de la planification de la mobilité (ministère de Développement durable et des Infrastructures du Grand-Duché de Luxembourg)

Romain SPAUS, conseiller de direction 1^{ère} classe, responsable du service de la voirie au département des travaux publics (ministère de Développement durable et des Infrastructures du Grand-Duché de Luxembourg)

Thomas ALLARY, Directeur régional Alsace Lorraine Champagne-Ardenne, SNCF Réseau

Jacques WEILL, Directeur régional Lorraine, SNCF Mobilités

David MAZOYER, Directeur adjoint direction territoriale Nord-Est de VNF (Voies navigables de France)



(Début de la réunion à 19h05)

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Je suis Jean-Michel STIEVENARD et je suis membre de la Commission particulière du débat public qui a été constituée expressément pour animer le débat sur le projet autoroutier A31 bis. Je vous expliquerai dans quelques instants les modalités par lesquelles notre soirée sera organisée. Vous le verrez, elle sera assez riche. Il y a de nombreux intervenants. Mais comme c'est la tradition républicaine, la première personnalité de la ville nous accueille. Nous sommes dans une situation un peu spéciale et c'est M. Yves ASCHBASHER, président de la délégation spéciale municipale, qui nous dit quelques mots d'accueil.

Yves ASCHBASHER, Président de la délégation spéciale, mairie de Thionville

Pour ceux qui ne me connaissent pas encore, je me présente : Yves ASCHBASHER. Je suis Président de la délégation spéciale mise en place par le préfet chargé de la gestion de la ville de Thionville jusqu'aux prochaines élections, pour information le 14 et le 21. Je salue tous les futurs intervenants et bien sûr les personnes dans la salle.

Depuis une quinzaine d'années, nous assistons à de nombreux débats concernant des projets de doublement d'autoroute que nous avons baptisée A32, avec plusieurs solutions de tracés. Projets abandonnés pour une absence de consensus. Aujourd'hui, nous sommes réunis pour débattre sur un nouveau projet baptisé l'A31 bis, qui privilégie des aménagements sur les routes existantes plutôt qu'un nouveau tracé. Ce que je souhaite vivement, c'est l'aboutissement de ce projet dans les meilleurs délais, car la région et le secteur de Thionville en ont grand besoin.

Je rentrerai dans le débat tout à l'heure. Je n'en dis pas plus. Et je vous remercie de votre attention.

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Merci M. le Président. Si vous pouvez rester avec nous pour la soirée, bien entendu, vous aurez la parole tout à l'heure. Vous êtes un habitant de cette région.

Mesdames, Messieurs, bonsoir. Nous ouvrons ce soir la 5^e réunion publique. Il y en aura 9 en tout – nous sommes à mi-parcours – qui pendant ce trimestre passent en revue les différents aspects du projet autoroutier de l'A31 bis, dans les différents lieux où elle doit passer. Nous sommes une Commission qui a été créée à cette intention, qui veille à ce qu'un débat public puisse s'organiser, un débat qui doit décider de réfléchir à l'opportunité du projet qui est présenté, qui doit s'interroger sur la validité des objectifs qui sont proposés et qui doit aussi regarder les caractéristiques principales, notamment le tracé et notamment les problèmes de financement.

La Commission particulière du débat public est une commission créée spécialement à cette intention. Elle est composée de 9 membres. Vous en verrez 2 ce soir, mon collègue, Jean-Paul PUYFAUCHER qui animera la deuxième partie de la soirée, notre Président Michel MORIN qui est dans la salle et, quatrième membre, Catherine JEAN. Nous allons comme cela, de réunion en réunion, pour permettre à l'ensemble des citoyens de la région de prendre connaissance du projet et de recueillir leurs avis. Nous avons également d'autres modalités de recueil des témoignages et des questionnements – j'en dirai quelques mots tout à l'heure. Notre objectif est que les informations qui vous sont données soient tout entières, transparentes. Vous verrez que nous veillerons à ce qu'il y ait équivalence de prise de parole entre tous les intervenants. Et je vous remercie à l'avance de faire en sorte que les échanges soient argumentés et qu'ils soient motivés, pour qu'ainsi il y ait une véritable progression dans la réflexion.

La Commission particulière qui a été constituée à cette intention est complètement neutre. Les 9 membres, d'ailleurs, ne sont pas lorrains. On nous l'a parfois reproché. Mais c'est vous dire à quel point nous n'avons pas d'*a priori* sur le projet. Nous n'avons pas vécu les épisodes antérieurs et, bien entendu, nous n'avons pas non plus de points d'objectifs, ni d'enjeux sur ce débat. Notre objectif est de faire en sorte que nous sommes complètement concentrés sur le débat pour qu'il ait lieu et pour qu'il puisse se faire dans les meilleures conditions possible.



Ce projet a un maître d'ouvrage : c'est l'État, représenté ici par la DREAL, la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, dans son service régional. C'est lui qui a été chargé de réfléchir au dossier, chargé de le construire et qui, aujourd'hui, le porte au débat public pour savoir s'il peut être réalisé ou si, au contraire, il faut le modifier ou, pourquoi pas, l'abandonner. En tout cas, nous sommes dans un débat qui dure trois mois, avec des réunions publiques – je vous disais qu'il y en a 9 –, avec des ateliers plus particulièrement consacrés à des réflexions un peu plus complexes, comme celui du financement. Nous avons un atelier sur le financement du projet la semaine prochaine. Je vous invite à vous y inscrire. C'est une autre formule. Nous serons peu nombreux et travaillerons vraiment sur des pièces. Nous pourrions ainsi avancer sur les différentes modalités de financement. Il y en aura un autre sur les différents modes de transport qui aura lieu une semaine plus tard. Le débat se poursuivra jusqu'à la fin du mois de juin. Il se clôturera le 13 juillet. Ensuite, il nous revient à nous, Commission, d'en faire le bilan. Non pas de dire notre avis sur le projet, sa légitimité, sa nécessité, mais au contraire de valider le débat tel qu'il a eu lieu et de faire en sorte que toutes les questions qui ont été posées, que nous avons entendues, soient portées à la réflexion du maître d'ouvrage. Nous rendrons notre rapport le 13 septembre et il reviendra ensuite au maître d'ouvrage, c'est-à-dire à l'État – la DREAL, mais aussi l'État – de décider ce qu'il fait du projet et des réflexions qui ont été menées pendant le débat. Cela nous amènera au 13 décembre, où le maître d'ouvrage devra dire ce qu'il fait. Et là, nous entrerons dans une autre période. Si le maître d'ouvrage décide de continuer, il faudra qu'il prépare et nous présente un calendrier de réalisation et de concertation, parce que nous avons encore beaucoup d'étapes avant que le premier bulldozer puisse intervenir sur le chantier.

La réunion de ce soir a un double aspect. Le premier est de présenter aux habitants de Thionville, en particulier à ceux qui n'en ont pas encore pris connaissance, le projet dans son intégralité et dans son passage dans cette partie de la région et donc les enjeux pour cette partie de la région. C'est un débat que nous faisons chaque soir. Quelques interlocuteurs nous suivent de ville en ville. Mais les habitants de Thionville ont droit à cette information et à interpeller le maître d'ouvrage sur ce qu'ils entendent.

La DREAL présentera succinctement le projet dans son intégralité et dans sa partie nord de la région. Puis, si vous le voulez bien, nous ferons un débat limité. 5 questions seront entendues, auxquelles il sera porté réponse. Parce que nous avons une deuxième partie. S'il y a d'autres questions, je vous promets qu'elles feront l'objet d'une troisième partie s'il le faut. Nous écouterons toutes les interpellations dès lors qu'elles voudraient se manifester. Nous n'avons pas vraiment de difficultés horaires.

La deuxième partie de la soirée qui sera animée par mon collègue est une partie plus thématique qui sera double. Elle portera d'abord une réflexion sur les déplacements transfrontaliers. Et nous avons le plaisir d'avoir des interlocuteurs du Luxembourg qui vous présenteront ce qui se fait chez eux, et les enjeux qu'ils voient au projet de l'A31 bis. Ensuite, nous examinerons l'ensemble des modalités de transport qui sont disponibles dans la région pour pouvoir transporter les marchandises et les personnes. Vous aurez des interventions un peu plus nombreuses. Le débat aura lieu. Toutes les interpellations sont autorisées. Nous les écouterons toutes. Je vous en donne la garantie.

Si vous le voulez bien, dans cette configuration, nous commençons la soirée et je donne la parole à la DREAL et à M. Yann LETROUBLON pour nous présenter le projet de l'A31 bis. Je vous remercie.

Yann LETROUBLON, chef du projet A31 bis, DREAL Lorraine

Bonjour à tous. Je suis Yann LETROUBLON, le chef du projet A31 bis à la DREAL Lorraine. Je suis accompagné à la tribune par M. Samuel MEUNIER, directeur adjoint à la DREAL et M. Brice MORICEAU, responsable opérations multimodales également à la DREAL.

Je vous présente rapidement le projet A31 bis, en commençant par vous décrire la situation actuelle. Dans la deuxième partie, mon collègue, M. MORICEAU, vous présentera les autres modes de transport dans la partie dédiée à cette thématique-là. Je continuerai pour préciser les objectifs du projet A31 bis, ses principes de construction, également ses modalités de réalisation et bien sûr les effets que nous attendons sur le territoire et auprès des usagers.

Pour bien comprendre les raisons d'être du projet, je voulais rappeler que le sillon lorrain a une spécificité. C'est qu'il se situe dans un corridor de déplacement qui relie la mer Méditerranée aux Pays-Bas et à l'Allemagne de l'Ouest, ce qui implique donc nécessairement un fort volume de marchandises en transit. La seconde spécificité, c'est la présence de nombreuses



zones d'activité et zones d'habitat, et des agglomérations importantes, ce qui entraîne évidemment de forts trafics locaux dans le sillon lorrain. La troisième spécificité est la proximité du Grand-Duché de Luxembourg et son influence croissante sur l'économie du nord de la région, qui se traduit notamment par des volumes importants de travailleurs frontaliers qui rejoignent les zones d'emploi du Luxembourg quotidiennement. Pour illustrer cette influence croissante, ces 15 dernières années, le trafic routier a augmenté au niveau de la frontière de près de 60 % pour atteindre les 61 000 véhicules par jour, que vous voyez sur la carte ici présente. La carte permet d'ailleurs d'illustrer ce que vous constatez sans doute en tant qu'usagers, à savoir que l'A31 supporte un trafic très élevé sur l'ensemble de son itinéraire, de Toul jusqu'à la frontière luxembourgeoise, pour atteindre des volumes jusqu'à 96 000 véhicules par jour. À titre de comparaison, l'autoroute A7, au sud de Lyon, sur des sections à 2x3 voies, supporte quant à elle 60 000 à 80 000 véhicules par jour.

Ce trafic élevé comporte aussi une part importante de poids lourds, puisqu'en moyenne 10 000 circulent quotidiennement sur l'autoroute. Sur ces 10 000 poids lourds, 55 % sont en transit. Cela veut tout de même dire que près d'un poids lourd sur deux a une raison économique régionale de circuler dans le sillon lorrain, que ce soit pour des liaisons locales, par exemple Nancy – Metz, ou des liaisons dites d'échange où il y a un point de livraison ou un point de chargement dans le sillon lorrain. Toujours pour l'illustrer, cela peut être des liaisons Thionville – Luxembourg ou Nancy – Dijon.

Ces trafics élevés entraînent des conditions de circulation sur l'autoroute difficiles, qui sont illustrées par la représentation suivante, qui met en évidence les conditions fluides en couleur verte jusqu'aux conditions fortement dégradées en couleur rouge. Vous constatez que sur la plupart de l'itinéraire, les conditions sont denses, avec des sections dégradées sur lesquelles il y a des bouchons récurrents, des ralentissements assez fréquents et des remontées de files à certains échangeurs. Sur l'A31, ces conditions de trafic difficiles et les trafics très élevés entraînent également une forte instabilité. C'est-à-dire que le moindre incident, même mineur, par exemple un accrochage sans gravité, aura des conséquences assez importantes, que ce soit en termes de ralentissement ou de bouchons, à chaque fois. En outre, les usagers qui utilisent l'infrastructure, pour la plupart, ont un sentiment d'insécurité sur l'autoroute, peut-être fondé d'ailleurs, puisque la gravité des accidents sur l'A31 est supérieure à celle constatée sur les autres autoroutes en France. Sur l'A31, elle est de 6 accidents graves sur 10, alors que sur les autres autoroutes, elle est de 4 sur 10.

Lorsque nous projetons ces conditions de circulation sur les années à venir avec l'évolution attendue du trafic, elles se dégradent encore davantage, comme illustré sur la carte présentée ici, avec sur la plupart de l'itinéraire des conditions dégradées, voire complètement saturées. C'est pourquoi les besoins en déplacement sont très importants dans le sillon lorrain, et il y a nécessité de prévoir un projet.

Dans la seconde partie, mon collègue reviendra sur les autres modes de transport qui ont été pris en compte également dans la construction du projet A31 bis. Quant à moi, j'insisterai sur le projet en particulier, le projet routier. Les objectifs de ce projet A31 bis sont :

- d'une part de réduire la congestion sur l'autoroute A31, en améliorant les conditions de circulation et en garantissant les temps de parcours.
- D'autre part, d'améliorer la sécurité des usagers, mais aussi des agents qui interviennent sur l'infrastructure.
- Enfin, d'accompagner le développement économique, en améliorant la desserte du territoire et les échanges entre les agglomérations.

Les principes qui ont guidé le projet A31 bis qui constitue un itinéraire global de 115 km, qui dessert la Lorraine du nord au sud. Le projet a été construit selon le principe prioritaire d'élargir l'autoroute existante, l'A31 à 2x3 voies dès lors que c'est envisageable. Cela permet de limiter les impacts et en plus de remettre à niveau environnementalement l'autoroute existante, que ce soit par le rétablissement des continuités écologiques, par l'amélioration de l'assainissement ou la mise en place de protections phoniques. Lorsque cette première option n'est pas envisageable, à ce moment-là, la construction d'un nouveau tronçon en tracé neuf, à 2x2 voies, est envisagée tout en veillant évidemment à limiter au maximum les incidences sur le milieu humain, le milieu agricole et le milieu environnemental. Les tronçons concernés en tracé neuf sont celui de Toul à Dieulouard et la liaison entre l'A30 et l'A31, donc au sud-ouest de Thionville.

Ce projet de 115 km a un coût global estimé entre 1,1 et 1,4 milliard. Un de ces enjeux fort est celui de sa réalisation avant la saturation complète de l'A31, avec des modalités de financement qui restent à définir, puisque cela a une influence sur les délais de réalisation. Lorsque les travaux sont effectués sur fonds exclusivement publics, la puissance publique doit réunir progressivement les montants nécessaires sur ses dotations annuelles avant de pouvoir les réaliser. Donc, plus le montant



est important, nécessairement plus le délai est long. Un concessionnaire, quant à lui, empruntera le montant nécessaire aux travaux, les réalisera et ensuite ce seront les recettes de péage qui permettront de rembourser. C'est pourquoi trois scénarios ont été étudiés en fonction de ces différentes modalités avec des délais de réalisation très contrastés.

- Le premier, appelé concession réduite, envisage la mise à péage de la liaison entre Toul et Dieulouard, le reste des aménagements étant libre de péages. Dans ce cadre, la contribution publique est estimée à environ 900 millions d'euros et au rythme des dotations annuelles actuelles, cela permet d'avoir une mise en service de l'ensemble de l'itinéraire plus de 20 ans après la déclaration d'utilité publique du projet.
- Le deuxième scénario, appelé concession étendue, prévoit quant à lui la mise à péage de l'ensemble des aménagements à l'exception de l'élargissement de l'A30. Dans ce cadre, la contribution publique est estimée à environ 300 millions d'euros, avec une mise en service envisagée pour l'ensemble de l'itinéraire 6 ans après la déclaration d'utilité publique du projet.
- Le dernier scénario étudié, appelé concession partielle, mixe les deux précédents, à savoir la gratuité entre Nancy et Metz pour les usagers. Dans ce cadre, la contribution publique est estimée à 500 millions d'euros pour une mise en service 10 ans après la déclaration d'utilité publique du projet.

Les effets attendus du projet A31 bis sont donc une diminution de la congestion sur l'ensemble de l'axe et une fiabilisation des temps de parcours. Pour rappel, je vous représente la carte qui illustre les conditions de circulation en 2030 sans le projet, sur laquelle la plupart de l'itinéraire était dans une situation dégradée, voire saturée pour certaines sections. La réalisation du projet permet de retrouver une fluidité des déplacements sur la plupart de l'itinéraire également.

Les bénéfices que nous attendons du projet sont une fluidité des déplacements améliorée et des temps de parcours fiabilisés. Un niveau de sécurité plus important pour l'utilisateur et pour les agents d'exploitation, avec une remise à niveau environnementale pour les sections élargies. Ensuite, un niveau de desserte du territoire renforcé, ce qui participe à l'attractivité du sillon lorrain.

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

Je vous remercie pour votre attention.

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Merci M. LETROUBLON. Vous avez été aussi bref qu'il vous l'avait été demandé. Bien entendu, la présentation est un peu sommaire et c'était l'objectif. Mais vous avez à l'entrée, pour ceux qui n'auraient pas pu en bénéficier, l'ensemble du dossier écrit par le maître d'ouvrage et une synthèse qui est à votre disposition et que vous pouvez consulter. De la même manière, je me permets de vous rappeler que l'ensemble des débats, l'ensemble des questions posées, l'ensemble des pièces qui sont fournies en complément de cette proposition sont en ligne et à votre disposition. Vous pouvez les consulter.

Nous avons dit que sur cette partie globale du projet, nous consacrerions un peu de temps, 5 questions si vous le voulez bien. Je vous en prie. Qui le souhaite ? Monsieur ? Monsieur ? Il y en a déjà deux. Il en reste trois.

Si vous voulez bien éviter toutes les questions qui portent sur le transfrontalier d'une part et sur l'intermodalité, les différents modes de transport d'autre part, cela sera dans la deuxième partie de la soirée. Merci de vous présenter.

Patrice DOLLEZ

Bonjour. M. DOLLEZ de Stuckange, tout nouveau retraité. Première question : quelles compétences a la Commission exactement ?

Deuxième question : Par qui a été créée cette Commission ?

Et enfin, de quel horizon sont les différents membres de la Commission ?



Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

La question n'est pas illégitime. Nous sommes 7, je vous l'ai dit. Nous appartenons à la société civile et nous donnons un peu de notre temps, de manière presque bénévole, pour participer à ce débat. Nous avons été nommés, c'est vrai, par la Commission nationale du débat public qui a été... Je t'en prie.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public

Excuse-moi. Nous sommes nommés par une autorité administrative indépendante, qui est la Commission nationale du débat public. Elle siège à Paris. Elle a été saisie par le ministre de l'Environnement sur un projet qui s'appelle A31 bis. À partir de ce moment-là, la Commission a décidé d'organiser elle-même un débat public parce qu'elle considérait que le projet était suffisamment important. La loi de 2002 a donné comme mission à la Commission nationale de nommer dans ces cas-là une Commission particulière – et nous sommes 7 membres de la Commission particulière – pour organiser et mener le débat. Avec trois impératifs : neutralité, indépendance et impartialité. Nous sommes donc complètement indépendants. Aucun rapport avec la région. Nous venons de régions très diverses et c'est justement la pluralité de nos origines qui fait qu'il y a une véritable indépendance, chacun ayant eu une origine qui lui était propre. Notre Président est un ancien préfet. Christine JEAN, qui est à votre gauche, est membre environnementaliste. Moi, je suis un simple ingénieur EDF. Et Jean-Michel, qui est à ma droite, est un ancien élu. Vous voyez, c'est très varié. C'est justement cette diversité de personnalités qui permet d'assurer une neutralité. Nous avons chacun peut-être une manière de penser et ce que nous savons, c'est que nous ne donnerons jamais notre avis. Vous ne m'entendrez jamais dire « C'est bien », « C'est mal », etc. Nous n'avons pas d'avis à donner sur le projet. C'est une grande spécificité du débat public. Si vous voulez, cette neutralité nous permet d'organiser le débat, mais vraiment en toute indépendance, et d'écouter les personnes, d'essayer de comprendre ce qu'elles disent, de vérifier que nous avons bien compris et qu'elles aient bien des réponses de la part de la DREAL. Voilà, en gros, le principe. Est-ce que ma réponse vous suffit ou souhaitez-vous des renseignements complémentaires ?

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Merci. Monsieur, présentez-vous, s'il vous plaît ?

Yves CLÉMENT, Président de l'association Ucirouthe

Bien sûr. Yves CLÉMENT, Président de l'association Ucirouthe, Thionville et environs. Je suis déjà intervenu à Metz la dernière fois, parce que je suis l'initiateur, avec le soutien de Mme GROMMERCH, du monorail qui pourrait être mis en service entre Thionville et Luxembourg, qui permettrait aux frontaliers d'aller de Thionville centre aux différents points de travail du Luxembourg. Je m'interroge un peu sur un changement de nom. Concernant le contournement ouest de Thionville, je vois qu'apparaît maintenant le nom de Fameck, et plus le nom de Florange. Est-ce qu'il y a eu un détournement du contournement ? Et j'ai cherché aussi à savoir s'il y avait du détail sur la traversée de Florange, qui est tout à fait urbanisée. Je ne vois pas où cela passera. Je sais qu'à un moment il était question de faire des passages couverts. Mais je n'ai rien vu. J'ai cherché sur internet, je n'ai rien trouvé sur le franchissement de cette vallée de la Fensch, qui à mon avis est problématique.

Yann LETROUBLON, chef du projet A31 bis, DREAL Lorraine

Merci pour votre question. Pour le nom entre Fameck et Florange, quand nous parlons de Fameck, c'est bien pour parler du point de départ de cette liaison entre l'A30 et l'A31, donc de Fameck jusqu'à l'échangeur étoile. Bien évidemment, comme vous l'avez souligné, cette liaison passe par la commune de Florange. Et pour avoir précisément l'emplacement, sur cette commune, il y a un emplacement réservé depuis longue date pour un projet routier dans la commune de Florange. Il est inscrit dans les documents d'urbanisme. Vous avez l'emplacement sur lequel il peut passer.



Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Quant à la première partie de votre question, sur le monorail, si vous le voulez bien, nous en dirons quelques mots dans la deuxième partie de la réunion. Madame ou Monsieur ? Je croyais avoir vu une dame.

Philippe CHARLSER, habitant de Metz

Bonjour. Philippe, j'habite Metz. Il y a les représentants environnementaux. Je voulais juste savoir s'il était prévu qu'il y ait aussi les représentants du ministère de la Santé. Et la répercussion que peut avoir le développement de l'A31 bis sur la santé des personnes et des résidents.

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Que nous dit la DREAL ?

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint, DREAL

Il n'y a pas de « représentant » du ministre de la Santé en tribune. En tribune, c'est le maître d'ouvrage, donc le ministère de l'Environnement et du Développement durable, puisqu'il a aussi dans son domaine de compétence la question des transports. C'est à ce titre que nous sommes présents en tribune. Après, il y a une évaluation de l'ensemble de ces incidences, des impacts que ce soit sur l'environnement humain, sur l'environnement naturel ou agricole. Et donc, il y a des études qui sont réalisées. L'intégralité des études qui ont été réalisées à ce stade a été mise en ligne sur le site internet. D'ailleurs, il y aura une réunion à Toul sur laquelle nous aurons un échange plus spécifique en effet sur toutes ces questions d'impact du projet sur les dimensions humaines, environnementales et agricoles.

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Je vous invite à prendre connaissance de cette étude, à voir si elle est suffisante, à voir si vous avez des questionnements supplémentaires et à les réclamer. Monsieur ?

Roméo PASQUALETTO, ancien élu de Florange

Bonsoir. Je m'appelle Roméo PASQUALETTO. J'ai été élu pendant trois mandats à la ville de Florange. Déjà, au départ, il y a presque 30 ans, nous parlions déjà du triangle de Richemont. Après, c'est tombé aux oubliettes. Ensuite, nous allons couper Florange en deux avec toutes les possibilités pour la population et des « emmerdements ». Je me demande pourquoi nous avons complètement laissé tomber la possibilité du contournement de Thionville en partant du contournement de Metz, avec la possibilité de faire un ouvrage entre Thionville et Sierck, où je pense qu'il y a pas mal de terrains possibles, puisqu'il faut absolument que nous refassions un nouveau pont pour soulager Thionville qui en a bien besoin. Sans compter que pour la traversée de Florange, il y a une chose dont nous n'avons jamais parlé ici, c'est que vous serez obligés de construire un viaduc pour passer au-dessus de la Fensch, au-dessus des voies ferrées de Sollac, et aussi les voies SNCF qui sont au niveau du pont de Daspich, parce qu'il y a encore deux voies qui sont en service. Le coût du viaduc pour passer au-dessus de ces problèmes à Florange... je pense que cela coûtera moins cher de faire un nouveau pont entre Thionville et Sierck. Cela permettrait aussi de désengorger complètement Thionville avec une déviation sur les terrains pratiquement agricoles qui sont là. Merci de m'avoir écouté.

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Merci, Monsieur, de votre question.



Samuel MEUNIER, Directeur adjoint, DREAL

Pour répondre à votre question, comme l'a mentionné Yann LETROUBLON dans la réponse précédente, depuis longtemps – vous l'avez dit vous-même – a été évoquée la possibilité d'un projet et donc a été inscrit dans les documents d'urbanisme un emplacement réservé qui doit permettre la réalisation d'une infrastructure. Cette possibilité est connue des élus, des habitants, puisqu'elle a été inscrite depuis longtemps dans les documents d'urbanisme. Elle permet cette option d'assurer en effet la décharge de la traversée de Thionville, qui ne peut pas être élargie au vu des contraintes qui existent. Elle permet aussi d'offrir un raccordement efficace de la partie ouest de l'A30 vers le Luxembourg, de faciliter l'accès de toute la zone Ouest, la zone de la vallée de la Fensch vers le Luxembourg. Et bien évidemment, s'agissant d'un tracé neuf, elle a des impacts sur son environnement. Et c'est pour cela que des dispositifs particuliers devront être mis en place pour, en effet, minimiser l'effet de coupure que vous envisagez. Et c'est pour cela qu'ont été évoquées les possibilités de mettre en place une tranchée couverte dont le principe est de permettre de recréer du lien entre les deux parties de la ville qui peuvent être « coupées » par l'infrastructure.

S'agissant d'autres options, je rappelle que le principe global, si nous nous référons à l'histoire, il a existé un projet qui s'appelait l'A32, dont le principe était de construire une autoroute neuve. La Commission particulière du débat public, puisqu'il y avait eu débat public, avait indiqué dans ses conclusions qu'il y avait une demande forte exprimée par les Lorrains pour que soit privilégié l'aménagement sur place des infrastructures existantes et que soient développées les autres offres de transport. Le maître d'ouvrage État a fait siennes ces conclusions. C'est pour cela qu'il y a eu des investissements forts au cours des précédents CPER, qui se poursuivront sur les autres modes, que ce soit le ferroviaire, que ce soit le fluvial, dont nous reparlerons plus tard dans la réunion. Et c'est aussi pourquoi, dans les suites de ce débat, comme l'a dit Yann LETROUBLON tout à l'heure, l'option a été de privilégier l'aménagement sur place et de ne pas envisager de nouvelles infrastructures de « grande distance » neuves. Ce qui a amené au choix de cette option de passage qui, en plus, était inscrite dans les documents d'urbanisme.

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Est-ce que la réponse a été donnée, Monsieur ? Elle a été donnée. Une question encore ? Mme la Députée ?

Anne GROMMERCH, députée

Merci. J'ai juste deux questions. Tout d'abord, dans les propositions que vous faites sur le financement, nous avons abandonné la taxe poids lourds. Le gouvernement a abandonné la taxe poids lourds. Or, vous avez très bien évoqué la problématique des poids lourds. Pourquoi n'intégrez-vous pas la possibilité de réintégrer une taxe, comme je pense que nous sommes nombreux à le souhaiter, sur les poids lourds qui transitent au niveau de notre autoroute ? Taxe qui pourrait être mise en place rapidement, justement pour commencer à abonder dans les caisses pour le financement nécessaire à cette autoroute. Dans les trois scénarii que vous nous proposez, vous avez des délais de réalisation. Mais sur le même document, sur la première page, je lis : « Le gouvernement a validé l'inscription du projet dans la liste des projets prioritaires à engager à l'horizon 2030 », quand on sait que l'horizon 2030 est celui de la saturation complète entre Thionville et Luxembourg. Donc, quels sont les vrais délais, si vous avez des précisions à nous apporter ? Merci.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint, DREAL

Vous avez posé deux questions. Je vais essayer de répondre aux deux. La première, vous posez la question de l'écotaxe. Un souhait a été exprimé par un certain nombre de collectivités pour que puisse être expérimentée dans le cadre de la grande région une écotaxe dite régionale, l'idée qui a été évoquée lors d'une visite du Président de la République. Je tiens juste à rappeler par rapport à ce dispositif, puisque vous avez évoqué la mise en place rapide de cette écotaxe régionale, que si une écotaxe régionale devait être mise en place, déjà cela nécessiterait un dispositif technique forcément différent de celui qui avait été envisagé, puisque celui qui avait été envisagé est compatible avec un réseau relativement étendu, ce qui ne serait pas le cas puisqu'il induirait un coût de collecte très important, si nous travaillons sur un réseau plus réduit. Ce coût de collecte deviendrait prohibitif si nous adoptions la même technologie. C'est pour cela que si nous travaillons sur une écotaxe



régionale, il faudra travailler sur un dispositif technique adapté. La deuxième chose est que s'agissant d'une taxe il y a des dispositifs juridiques à regarder et à explorer. Il faut en effet regarder comment se traitent les problèmes d'égalité devant l'impôt. Il y a des obstacles juridiques qui doivent être regardés et traités. S'agissant d'une taxe, il y a aussi la question du service qui serait en charge de sa collecte. Globalement, à ce stade, il est clair que la mise en place d'une écotaxe régionale telle qu'elle avait été conçue au niveau national est hors de portée à court terme.

Par contre, et pour compléter le propos, si nous devons mettre en place une écotaxe qui serait limitée au seul financement de l'A31 bis, d'un point de vue juridique, c'est absolument inenvisageable, puisqu'un tel dispositif serait reconsidéré comme étant justement un péage, ce qui est le dispositif qui a été étudié dans le cadre du présent projet.

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Hors de portée, peut-être. Encore faut-il le démontrer. Si vous le voulez bien, je donne rendez-vous à ceux qui veulent bien s'inscrire dans un atelier que nous organisons jeudi prochain à 18 h à Metz – ce sera quelque part dans la gare – sur les problématiques de financement. Nous avons l'intention de travailler plus expressément cette question pour éviter de dire : « Il faudrait l'écotaxe. Ah non, nous ne pouvons pas l'écotaxe. » Donc, nous développerons effectivement cette proposition. Vous n'avez pas répondu à la deuxième partie ?

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint, DREAL

C'est ce que j'allais dire, je m'excuse. Je vais répondre à la deuxième partie. Vous nous avez demandé quel était le délai de réalisation du projet. Comme l'a exposé Yann LETROUBLON à la fin de son exposé, nous avons étudié plusieurs scénarios puisqu'un des enjeux au travers des modalités de financement est que les modalités de financement ont un impact très important sur le calendrier de réalisation. Et donc, en fonction des modalités de financement qui seront retenues, à l'issue du débat, des orientations qui s'esquisseront, nous aurons un délai de réalisation qui sera différent.

Si nous partons sur le scénario de la concession réduite, où nous mobilisons plus fortement les financements publics, nous avons un délai de réalisation qui est nécessairement plus important. Et donc, je rappelle un ordre de grandeur : 900 millions d'euros, ce qui signifie une mise en service à peu près une vingtaine d'années après la déclaration d'utilité publique. Si nous adoptons un scénario qui recourt plus à la contribution de l'usager, donc avec un système de péage plus étendu (scénario de concession étendue), nous voyons que là le délai de réalisation est ramené à 6 ans après la déclaration d'utilité publique. Et si nous avons quelque chose plus intermédiaire, entre contribution publique et contribution de l'usager, pour une contribution publique de 500 millions d'euros, nous avons une mise en service à peu près 11 ans après la déclaration d'utilité publique.

C'est justement un des enjeux de ce débat public, d'éclairer sur cet aspect important, qui est l'équilibre à trouver entre contributions publiques, c'est-à-dire contribuables, et usagers au travers du péage, avec un impact important sur les délais de mise en service. Et comme vous l'avez dit et rappelé, sachant que 2030 est un peu l'horizon auquel nous voyons que l'autoroute aura un niveau de saturation qui sera très pénalisant pour la région.

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

J'avais dit 5 questions. Si vous m'accordez une sixième, Monsieur au premier rang l'avait demandé depuis longtemps. Mais je vous promets que sur ces aspects généraux du projet nous reprendrons une autre série d'interpellation. La DREAL sera encore présente pour vous répondre. Monsieur ?

Patrick WEITEN, Président du Conseil départemental de Moselle

Merci. Patrick WEITEN, Président du Conseil départemental de la Moselle. Merci de donner la parole à la Moselle à l'occasion de ce débat public. Nous sommes ravis aujourd'hui que l'État engage cette démarche du débat public, ce qui marque l'intérêt qu'il porte à cette question de la mobilité en général sur le territoire, et en particulier celui de la Lorraine et demain de l'ALCA. Deux, trois points sur votre dossier – je reprends ce qui a été dit par M. MEUNIER – sur le financement. Je pense que



nous devons faire la différence entre l'impôt et la taxe. L'impôt est payé par le contribuable, la taxe par l'utilisateur. Et donc s'il est décidé – et je rejoins les propos de Mme la Députée-Maire – d'instaurer une taxe payée par les transitaires, donc par ceux qui à la fois dégradent et ont besoin d'infrastructures qui soient adaptées à cette transition, il n'y a pas une égalité devant l'impôt, mais il y a une démarche qui doit être engagée pour que ce soit l'utilisateur qui finance. C'est le premier point. Et malheureusement, dans le financement, nous ne l'évoquons pas alors que nous sommes dans une future hyper région et qu'à cette dimension-là, nous pouvons bien imaginer qu'il puisse y avoir des transferts de compétences de l'État vers ces hyper régions. Sinon, il n'y a pas de raisons que celles-ci puissent avoir la responsabilité de la mobilité.

Le deuxième point est qu'à aucun moment dans votre dossier, nous n'évoquons des financements européens. Je l'ai dit à Metz. Je le répète parce que c'est important de le dire ici, puisque nous vivons au rythme des relations transfrontalières et que nous savons que cette infrastructure est aussi et surtout saturée par les grands transitaires Nord – Sud. Et donc, nous sommes sur un axe qui n'est pas qu'un axe de proximité, qui doit être financé par les collectivités de proximité, voire par l'État, ni uniquement par les habitants qui, tous les jours, subissent les difficultés que nous connaissons, mais à mon sens il faudrait aller chercher des financements européens. Et je pense que ce dossier manque d'ambition et aurait dû afficher une possibilité. Aujourd'hui, on nous vend le fait que si nous avons un péage, cela ira plus vite et que si nous n'avons pas de péage, ce sera plus long. Moi, j'ai une troisième solution, c'est celle de dire : « Allons chercher des financements là où nous pouvons les mobiliser » et justifier le fait que nous sommes sur une infrastructure européenne.

Ensuite, un point qui n'a pas été évoqué et dont je souhaiterais que nous parlions, c'est la question de l'A30. De par la mise en place du contournement ouest de Fameck ou de Florange, inévitablement nous organiserons de façon un peu différente et aurons un aspect d'aspiration. Nous savons qu'au nord de Thionville, sur l'A30, certes elle est en 2x2 voies sur une partie, mais sur un tronçon elle n'est qu'en 2x1 voie. Je pense qu'il serait important d'intégrer, à la fois dans le cadre de ce débat public et ensuite dans le projet une mise en 2x2 voies sur cet axe-là. Sinon, nous renverrons une grande partie de la circulation que sur l'A31, alors que nous pouvons avoir une dimension parallèle avec une 2x2 voies sur l'A30 avec des investissements qui seraient nécessaires et de façon corrélative.

Enfin, je voulais informer la Commission du débat public que le Conseil départemental a adopté une motion le 18 mai dernier que je me permettrai de vous faire parvenir, puisque je pense qu'elle étayera votre dossier, pour évoquer également – cela a été fait par certains élus qui étaient présents à l'un de vos débats – et que nous prenions en compte de façon précise la question de la nuisance sonore générée par une infrastructure comme celle-ci et que nous puissions mettre en place les protections nécessaires afin de préserver l'intégrité environnementale et écologique de tous les riverains de cette infrastructure qui subiront inévitablement à la fois la charge des travaux, mais surtout ensuite le fonctionnement de cette infrastructure.

Enfin, sur la taxe dont vous parlez ou qui ne peut pas être uniquement concentrée sur l'infrastructure routière – et vous avez raison –, lorsque vous avez parlé de fluvial, il est important de dire que nous avons sur le nord du département un projet important qui est Europort, qui malheureusement ne connaît pas aujourd'hui ni de financement régional, ni de financement de l'État. Je pense qu'il faudrait que nous nous en préservions aussi, parce qu'autant de conteneurs que nous pouvons mettre sur des péniches, ce sont autant de conteneurs que nous n'avons pas sur les routes. Et là, je pense que c'est également une solution qui permet de compléter l'investissement qui pourrait être fait sur l'A31 bis.

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Merci M. le Président. Vous nous donnez l'occasion de la transition puisque nous allons effectivement parler du transport fluvial pour les marchandises notamment et les autres modes de transport. Sur les financements, je me permets de vous renvoyer aussi à l'atelier de la semaine prochaine. Toutes les contributions sont bienvenues. La prise de position de Conseil général est bien entendu et sera enregistrée. Je rappelle que vous pouvez tous, associations, collectivités, émettre un cahier d'acteur qui sera diffusé à tous et qui sera votre contribution au débat. Et nous l'entendrons bien.

Je ne sais pas si la DREAL a une réponse particulière à faire.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint, DREAL



Nous souhaitons forcément essayer d'apporter des éléments de réponse ou des éclairages aux points soulevés par le Président du Conseil départemental. S'agissant des financements européens, vous avez en effet légitimement posé la question lors de la réunion de Metz. Les financements européens ne sont pas affichés parce qu'aujourd'hui il n'y a pas de certitudes sur la possibilité de mobiliser ou pas un financement européen qui viendrait en effet, selon ses modalités, soit en diminution de la contribution publique s'il intervenait sous forme d'une subvention, soit qui permettrait de minimiser le coût de financement, si c'était un prêt de type BEI. En effet, la possibilité de solliciter l'Europe est bien à l'esprit du maître d'ouvrage. Et il y a eu aussi récemment des discussions pour se poser la question de l'opportunité de conjointement essayer de porter ce projet et l'élargissement de l'A3, côté luxembourgeois, auprès de la Commission, pour voir si en effet des financements européens pourraient être mobilisés. À ce stade, il n'est pas possible d'intégrer une piste de financement qui n'est pas confirmée, puisque cela fausserait l'analyse qui peut en être faite.

Sur l'A30, j'essaierai de répondre très rapidement, parce que nous mettrons en ligne des éléments de réponse encore plus précis aux points que vous avez soulevés. Juste pour dire qu'il n'y a pas de concurrence entre le projet de mise à 2x2 voies de l'A30 et de l'A31 bis. Et dans les projections que nous réalisons, nous prenons bien en compte la mise en place de l'A30. Nous avons réalisé des simulations qui montrent que la mise aux normes autoroutières de l'A30 à elle seule ne suffirait pas à répondre aux besoins. Donc, nous avons bien une complémentarité avec les deux projets. Il se trouve que le mode d'inscription, de prise en compte des projets dans les politiques de l'État font que l'A31 bis fait partie des grands projets de schéma national d'infrastructures de transport qui ont fait l'objet d'examen de la Commission Mobilité 21, suite à laquelle, comme le mentionnait Mme GROMMERCH, le gouvernement a décidé de le retenir et de l'inscrire parmi les projets prioritaires. La mise à 2 voies de l'A30 reste un projet que l'État poursuit, mais qui devra trouver un financement dans une autre logique, qui relève plutôt du CPER. Et c'est pour cela qu'il n'est pas inscrit en tant que tel dans l'aspect financement dans le cadre de ce projet.

S'agissant du bruit, bien évidemment, le maître d'ouvrage sera astreint à respecter toutes les obligations réglementaires qui existent en matière de protection des riverains pour les infrastructures neuves. Et comme le mentionnait Yann LETROUBLON rapidement dans la présentation, le projet sera aussi l'occasion d'accélérer la réalisation d'un certain nombre de protections phoniques pour résorber des points noirs bruit sur des sections existantes qui génèrent aujourd'hui des nuisances vis-à-vis des riverains.

Et sur les plateformes multimodales, comme l'a dit M. STIEVENARD, nous y reviendrons.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public

Pour compléter la réponse, la DREAL nous a communiqué hier après-midi – nous l'avons examiné en Commission cet après-midi – une réponse à votre question, qui avait déjà été posée à Woippy par une dame. Nous avons demandé à la DREAL de faire une réponse argumentée. Nous avons reçu la réponse, nous ne l'avons pas mise en ligne parce que nous souhaiterions que la DREAL fasse un en-tête de synthèse à cette réponse qui est extrêmement complexe et technique, mais qui a été très bien instruite par la DREAL. Mais comme elle devient très technique, à la fin, si la personne qui la lit n'est pas rentrée dans l'étude de trafic, elle aura du mal à y rentrer. Donc, nous souhaiterions qu'ils fassent un petit résumé en 3 lignes qui montre les conclusions de l'étude et que la personne ne soit pas obligée toujours de lire les études qui sont tout de même très complètes lorsqu'il s'agit d'études de trafic. Malheureusement, c'est le cas.

Très complexe, c'est aussi le sujet qui nous amène ce soir. Je ne sais pas si vous avez bien remarqué, mais la réunion avait une thématique que nous traitons maintenant, qui est l'offre des réseaux de transport et les déplacements transfrontaliers. Je suis un peu désolé pour vous et ce sera peut-être difficile, parce qu'il y a beaucoup d'intervenants. C'est un sujet extrêmement vaste que nous voulons absolument traiter parce qu'il est nécessaire d'éclairer le débat public et que nous ayons dans un compte-rendu l'éclairage complet. Et nous avons plusieurs intervenants. Parmi les intervenants, nous demanderons d'abord à la DREAL de traiter la manière dont elle a abordé ce point dans le dossier du maître d'ouvrage, qui est un dossier qui inaugure le débat. Ensuite, nous aurons nos amis luxembourgeois qui nous ont fait l'honneur et le plaisir de venir à notre réunion et qui nous parleront de leur vision des déplacements transfrontaliers. Parce que quand nous sommes sur des déplacements transfrontaliers, nous sommes principalement sur des déplacements vers le Luxembourg. Nous les remercions donc d'être venus. Nous leur donnerons la parole. Ensuite, quand nous sommes sur les autres offres de transport, comme nous l'avons déjà évoqué plusieurs fois dans les salles, il y a à la fois la SNCF, qui est venue aussi ce soir



dire quelles étaient ses possibilités et les perspectives que la SNCF a étudiées, avec la région et avec l'État sur l'offre SNCF ; puis nous avons entendu parler qu'il fallait faire transporter les marchandises sur les voies navigables. Nous avons donc demandé à Voies navigables de France de venir également.

Vous voyez, c'est un programme relativement lourd. Je suis vraiment désolé pour vous, nous allons malheureusement être obligés d'écouter un certain nombre d'intervenants. Mais nous vous redonnerons – c'est le principe du débat public – la parole ensuite. Il faut éclairer le débat, donc je propose tout de suite que la DREAL nous parle de la manière dont elle a abordé la possibilité de report multimodal sur son projet.

Brice MORICEAU, DREAL

Bonsoir Mesdames et Messieurs. J'ai la lourde tâche de commencer cette thématique, par vous présenter un focus sur comment avons-nous abordé les projets de développement et les multimodalités dans le cadre du projet A31 bis. En effet, pour répondre aux besoins de déplacement, la Lorraine, et en particulier le sillon lorrain, dispose d'infrastructures de transport de marchandises, de voyageurs, importantes et structurées. La Moselle est canalisée, grand gabarit, de Neuves-Maisons jusqu'à la frontière luxembourgeoise, qui relie la Lorraine aux grands ports de la mer du Nord. Et également un réseau ferré maillé et dense qui est le second réseau régional de France. Ces infrastructures offrent des offres de transport variées, qui sont autant d'atouts pour la région et qui bénéficient toutes de projets de développement qui sont pris en compte dans le projet.

Concernant l'offre voyageurs, le TER qui est porté par le Conseil régional et son opérateur, la SNCF, est la principale offre complémentaire à la route pour les déplacements interurbains. L'offre TER a connu un investissement important, de près de 600 millions d'euros durant la dernière décennie, avec du renouvellement de matériel, des aménagements de pôles multimodaux, également une densification de l'offre. Sa fréquentation a ainsi pu progresser de 58 % de 2002 à 2009 et elle continue à augmenter, dans une moindre mesure, depuis 5 ans. L'utilisation du train trouve toute sa pertinence pour les déplacements de centralité à centralité. La part modale du TER pour les déplacements domicile – travail est par exemple supérieure à 35 % pour les travailleurs frontaliers de la commune de Thionville vers la commune de Luxembourg-Ville. Néanmoins, le train perd également en attractivité avec l'éloignement à la gare, que ce soit de l'origine ou à destination. La répartition des lieux d'emploi et la répartition des lieux d'habitation sont tout autant de facteurs limitants à son développement. À titre d'exemple, l'analyse de la situation de la répartition des frontaliers résidant en Lorraine et travaillant au Luxembourg permet déjà de constater qu'un emploi sur deux ne se situe pas à Luxembourg-Ville, à proximité de la gare actuelle. Également, parmi les 11 communes où résident le plus de travailleurs frontaliers vers le Luxembourg, seulement 4 disposent d'une gare avec une ligne directe vers Luxembourg-Ville. Ces 4 communes représentent néanmoins 20 % de l'ensemble des travailleurs frontaliers. Le TER conserve tout de même une part de perspectives de développement importantes. En effet, le développement de l'offre se poursuit avec la mise en place du cadencement 2016 qui permet une meilleure lisibilité de l'offre, un renforcement de l'offre également à destination du Luxembourg, avec environ 4 000 places supplémentaires aux heures de pointe. Si la demande continue d'augmenter dans les prochaines années, les études montrent d'une part que le réseau est suffisant et que l'offre peut encore progresser par l'achat de matériel complémentaire plus capacitaire, des trains plus longs et nécessite également des aménagements en gare pour les accueillir.

Une étude sur le potentiel de fréquentation du TER pilotée par le Conseil régional a évalué dans le cadre d'un scénario volontariste qui intègre une densification des quartiers de gare et une augmentation également significative du coût de l'utilisation de la voiture, un potentiel de doublement de la fréquentation journalière à destination du Luxembourg qui a été traduit avec un report équivalent à 10 000 véhicules/jour, qui a été pris en compte dans le cadre du projet. Ces chiffres sont à mettre en regard de l'accroissement potentiel également du nombre de travailleurs frontaliers qui pourrait atteindre 115 000 travailleurs à l'horizon 2030.

En ce qui concerne le fret, ce dernier bénéficie également de projets ambitieux. L'autoroute ferroviaire Bettembourg – Le Boulou poursuit son développement avec un prochain passage de 4 aller-retour par jour à 6 aller-retour par jour. Également prévue d'un point de vue national, la création prochaine d'une liaison Calais – Le Boulou, via le sillon lorrain, avec dans un premier temps 2 aller-retour par jour. À noter également des investissements continus sur le réseau, sur l'infrastructure, tels que l'aménagement des nœuds de Metz et de Nancy et le renforcement électrique qui permettent une amélioration des circulations aussi bien TER que pour le fret.



Concernant la voie d'eau, plusieurs investissements importants pour son développement ont été mis en œuvre, tels que le rehaussement des ponts de la Moselle, permettant la mise en place d'une ligne de conteneurs ou, prochainement, l'agrandissement de l'écluse de Clévant qui permettrait l'accès à de plus grands bateaux au port de Frouard. Et également, les programmes d'aménagement des plateformes multimodales sur l'agglomération nancéenne, thionvilloise et messine.

Afin d'illustrer le potentiel de report de fret, je souhaiterais commencer par rappeler que chaque mode de transport dispose d'avantages et d'inconvénients à leur utilisation, et donc un domaine de pertinence qui est variable. Chaque acteur économique faisant un choix de mode de transport de sa marchandise, qui dépend de ses besoins en intégrant des critères de coût, de quantité, de distance parcourue. Nous pouvons prendre comme exemple le transport de céréales qui s'effectue principalement par la voie d'eau, qui est un mode de transport qui répond de manière pertinente au transport en grandes quantités. De même, les minerais qui utilisent en majorité le train. Inversement, la distribution de colis, quant à elle, nécessite une desserte fine pour laquelle la route reste presque exclusive.

Dans le cadre d'une étude sur le fret, qui est mise à disposition sur le site du débat public, il a été estimé un potentiel de report modal de 1 000 poids lourds, qui est à mettre en regard aux 10 000 poids lourds moyens, qui sont actuellement sur l'itinéraire.

Pour conclure, la poursuite du développement du mode ferré et de la voie d'eau est nécessaire. Des perspectives volontaristes ont été prises en compte dans le cadre du projet. Cependant, ces modes n'apportent qu'une réponse partielle aux besoins de déplacement et insuffisante pour la décongestion de l'A31. Ce projet A31 bis s'inscrit dans une démarche complémentaire et globale. D'autant que les modes ferré et fluvial sont souvent liés au mode routier, comme pour la desserte du dernier kilomètre pour les marchandises. Le développement de la plateforme de Bettembourg s'accompagne d'aménagement du réseau routier par exemple. Il peut être ajouté aussi que la route est également le support d'offre de transport par autocar, qui est en développement. Une nouvelle pratique comme le covoiturage que l'État et les collectivités territoriales soutiennent. Le développement de ces pratiques nécessite une infrastructure néanmoins structurante et fiable. L'étude d'opportunité d'un aménagement multimodal sur l'axe A31 – A3, en partenariat avec le Grand-Duché de Luxembourg, s'inscrit dans cette volonté de proposer une offre globale et complémentaire à tous les modes, pour tous les déplacements. Je vous remercie de votre attention.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Nous donnons tout de suite la parole aux deux conseillers de gouvernement qui ont eu l'amitié – et nous les remercions très vivement – de venir parler ce soir. C'est M. Guy BESCH, et M. Romain SPAUS. Je donne tout de suite la parole, en espérant que vous ayez l'outil nécessaire pour passer vos diapositives et qu'il fonctionne. Merci beaucoup d'être venus. Nous vous écoutons.

Guy BESCH, ministère de développement durable et des Infrastructures du Grand-Duché de Luxembourg

Merci beaucoup. J'ai le plaisir de représenter le Grand-Duché de Luxembourg. Nous vous présenterons les projets prévus de notre part pour améliorer la mobilité transfrontalière. Nous focaliserons surtout notre présentation sur le volet du transport voyageur. Je dirai à la fin quelques mots sur le transport du fret.

Le Luxembourg connaît une très grande croissance. Je pense que tout le monde le constate tous les jours. Évidemment, cela a de grandes conséquences sur le développement de notre territoire et aussi de l'environnement. Les besoins de mobilité sont énormes et continuent de croître. Il faut donc que nous trouvions des solutions.

Le constat en est que le réseau routier est très fortement chargé. Tous les automobilistes le constatent. Nous constatons aussi que les bus sont bloqués dans ces déplacements. C'est pour cela qu'au Luxembourg nous avons un vaste programme de voies de bus sur les pénétrantes vers la capitale, que nous sommes en train de développer davantage. Par contre, sur le transfrontalier, ces voies manquent et les bus sont bloqués dans le trafic. C'est pour cela que nous recherchons des solutions aussi pour ces axes.

Il faut savoir que la ville de Luxembourg, au centre, est une vieille ville. Elle développe sa périphérie. Néanmoins, les axes routiers dans la ville sont limités. Nous voyons qu'il y a aussi des limites au transport individuel en voiture. C'est pour cela



que nous développons très fortement le transport en commun avec tous les projets qui sont prévus, comme le tramway, comme les lignes de bus. Dans la ville, la réponse est avant tout une réponse de transport en commun.

Nous voulons réduire la dépendance automobile. C'est un des grands objectifs du Grand-Duché de Luxembourg, tant sur les trajets intérieurs que sur les trajets transfrontaliers. Nous voulons renforcer l'intermodalité entre les différents modes, mais aussi des chaînes de mobilité entre les transports communs, entre le train et le bus. C'est pour cela que nous avons mis en place tout un programme d'investissement et de concept sur la ville, mais aussi sur tout le territoire, pour développer les différents modes, leur interaction entre eux, et de proposer ensuite des chaînes de mobilité intéressantes pour les voyageurs, pour qu'ils arrivent plus rapidement à leur destination.

L'objectif est d'abord de commencer avec la mobilité douce, augmenter la part de celle-ci à 25 % de tous les trajets. Aujourd'hui, nous avons une part modale de mobilité douce d'à peu près 13 %. Là, nous voulons presque doubler cette quote-part. Ensuite, sur tout ce qui est trafic motorisé, là aussi nous voulons augmenter fortement l'utilisation du transport en commun. L'objectif est de 25 % en motorisé. Finalement, sur tous les trajets, il reste 56 % pour la voiture individuelle, que ce soit en covoiturage ou en trajet seul. Donc, une grande partie est prise en charge par les modes durables, la mobilité douce, la marche à pied, le vélo, le bus ou le train.

Très concrètement, pour la mobilité douce, il y a eu récemment une nouvelle loi sur les réseaux de pistes cyclables. Nous voulons étendre ce réseau pour le doubler, de 650 km à 1 400 km. 13 nouvelles pistes cyclables, 8 urbaines. Améliorer la mobilité douce sur les gares, avoir des points où l'on peut laisser son vélo, pour donner une grande impulsion à ce mode de transport. Sur les transfrontaliers, nous avons sur le site de Belval, avec votre projet de l'Ecocité, nous avons différents projets élaborés conjointement avec les autorités françaises, pour de nouvelles voies pour les vélos, qui seront transfrontalières, pour amener les personnes qui habitent du côté français avec un petit trajet à vélo de 2 ou 3 km sur le site de Belval. C'est un projet exemplaire dans ce domaine, qui montre vraiment ce caractère transfrontalier.

Ensuite, il y a les transports en commun. Le train reste l'épine dorsale de notre réseau qui s'étend du nord au sud et de l'est à l'ouest. Nous avons en 2014, 21,5 millions de voyageurs et une croissance sur les 5 dernières années de 25 % globalement sur tout le réseau luxembourgeois. Aujourd'hui, cependant, tout ce réseau est focalisé sur la ville. Il est concentrique, monocentrique. C'est là où nous voulons changer ce réseau et le modifier pour pouvoir améliorer les comportements, surtout aussi la durée des trajets. Dans le futur, le train aura plutôt une desserte multipolaire, surtout axée sur la ville de Luxembourg puisque nous construirons de nouvelles gares dans la périphérie, adapterons les réseaux de bus sur ces réseaux, et aussi investirons fortement dans tout le réseau ferroviaire pour développer ce mode de transport très important au Luxembourg. Nous avons également un programme important de suppression de passages à niveau, qui ne sont plus compatibles avec une desserte importante du réseau ferré et bien sûr des augmentations de capacité importantes sur tous les axes du réseau luxembourgeois ferroviaire.

Pour pouvoir augmenter ces capacités, il faut aussi de l'infrastructure. Nous savons aujourd'hui que sur la ligne vers le sud, sur l'axe Luxembourg – Bettembourg, nous sommes totalement saturés en termes de nombre de trains qui circulent. C'est pour cela qu'il y a un projet qui a déjà démarré. C'est la nouvelle ligne entre Luxembourg et Bettembourg pour dédoubler le réseau actuel et passer de 2 à 4 voies, ce qui nous permettra jusqu'en 2021, où ce projet sera terminé, d'augmenter fortement la cadence sur les réseaux et aussi la ponctualité qui, aujourd'hui, fait fortement défaut sur ce tronçon. À la même occasion, nous pourrions raccorder la nouvelle gare d'Howald, sur laquelle je reviendrai par la suite.

Il n'y a pas seulement l'infrastructure, il y a aussi l'offre à court terme. Nous l'avons déjà évoqué tout à l'heure. Nous introduirons le cadencement en avril 2016 sur le sillon lorrain, ensemble avec le Conseil régional. À ce moment-là, 6 trains par heure circuleront en heure de pointe vers Luxembourg et également dans l'autre sens. Nous augmenterons le nombre de places de 15 000 à 25 000 places par direction sur la journée. C'est une augmentation très forte. Cela nous permettra de renforcer la relation vers Belval où aujourd'hui nous avons 20 allers/24 retours, qui passe à 58 allers et retours par Bettembourg, puisque tous les trains s'arrêteront à cette gare avec ce cadencement. L'offre sera donc fortement augmentée en puissance, en fréquence et cela pourrait donner une réponse très adéquate pour ce mode de transport. Bien sûr, c'est une première mesure. Après cela, il y a toujours de nouvelles réflexions, des études qui sont en cours pour améliorer davantage l'offre sur les réseaux ferroviaires.

Ensuite, sur le prochain graphique, nous parlons des bus. Nous parlerons surtout du bus régional, celui qui traverse tout le pays du Luxembourg, mais aussi des lignes transfrontalières organisées par le Luxembourg. Par année, nous constatons une



croissance de 10 % en termes de voyageurs sur toutes ces lignes, tout en sachant que certaines régions du Luxembourg ne se développent pas fortement. Nous pouvons imaginer quelle est la croissance sur les lignes transfrontalières, qui est très importante. Globalement, nous avons 150 lignes interurbaines régulières et plus de 30 lignes transfrontalières avec les 3 pays qui nous entourent.

Prochainement, nous améliorerons l'offre sur la ligne 300 qui passe de Thionville jusqu'à Luxembourg. Elle sera scindée en deux lignes, vers la gare et vers Kirchberg. Nous ajouterons même une troisième ligne 301 qui passera dans la zone de Gasperich et ensuite vers Leudelange, avec 33 allers et retours par journée.

Un autre projet se situe dans le contexte de Belval. C'est une nouvelle ligne qui sera mise en place dans le contexte de l'ouverture de l'université qui sera présente officiellement à partir de septembre 2015. En fait, nous avons 4 lignes de bus qui viennent d'Arlon, de Trier, aussi par l'A13, l'Allemagne, et cette 4^e qui vient de Thionville, qui va faire la liaison directe de Thionville, en passant par Aumetz et Audun vers le site de Belval, pour venir rapidement sur ce site.

Si nous passons ensuite aux transports en commun dans la ville de Luxembourg, là aussi nous avons fait des réflexions sur comment améliorer la mobilité sur les transports en commun dans la ville. Aujourd'hui, ce réseau est aussi très monocentrique, axé sur le centre, la gare Centrale. Et nous allons remodeler ce réseau complètement en ce qui concerne les bus, en créant un réseau tangentiel autour de la ville, ce qui permet, en venant par exemple de la France, de sortir à Howald et ensuite aller directement à Gasperich sans passer par la gare, ce qui évite des trajets trop longs et permet de désaturer la gare Centrale de Luxembourg. Donc, toute une réorganisation du réseau qui sera faite progressivement, mais surtout aussi dans le cadre du tramway, qui en 2019 passera à travers le centre-ville.

Pour mettre en place le tramway, bien sûr, il faut aussi avoir des pôles d'échange. Nous construisons 11 nouveaux pôles d'échange sur la ligne de tramway, de l'aéroport jusqu'à la Cloche d'Or, jusqu'à Hollerich. 11 pôles d'échange avec des lignes de bus régionales. Nous aurons 5 P+R sur cette ligne de tramway, Héienhaff, Luxexpo, Bouillon, Luxembourg sud, et un nouveau P+R aussi à Cloche d'Or, qui permettront d'alimenter ce réseau de tramway. Et bien sûr le train avec 4 gares qui sont connectées à ce réseau, la gare Centrale qui existe aujourd'hui, la gare d'Hollerich qui sera remise en service après un réaménagement complet, et deux nouvelles gares : la gare d'Howald et la gare du Pont Rouge qui seront construites dans les prochaines années.

Le prochain graphique montre un peu les centres de développement où nous avons des croissances très importantes, entre 30 et 120 % en termes d'emplois sur certaines de ces zones.

Le graphique suivant présente la gare de Howald, qui est un pôle d'échange entre le train, le tram et le bus. Un aménagement multimodal intégré dans l'urbanisation, où juste à côté il y a Gasperich, de l'autre côté il y a la zone d'Howald, qui sont des zones qui seront aussi fortement développées, urbanisées, avec beaucoup d'emplois, donc un investissement pour raccorder ces zones de façon optimale au réseau ferroviaire. En termes de délai, nous voyons en 2017 un premier quai qui sera mis en service. En 2019, ce sera la gare bus qui sera opérationnelle. Et en 2021, il y aura aussi le tramway à cette gare.

Le projet du Pont Rouge est déjà bien connu. Il permettra aux trains venant de France de passer directement au Kirchberg sans devoir passer par le centre-ville ou la gare Centrale. Donc, un trajet beaucoup plus court et surtout qui évite les charges très importantes qui existent aujourd'hui dans le centre-ville.

Sur le prochain graphique, nous voyons le planning du projet du tramway et le tracé qui va de Findel, à travers le Kirchberg, le centre-ville, jusqu'à la Cloche d'Or.

J'ai déjà évoqué les transports en commun de demain dans la ville. Ce n'est pas seulement un réseau accentué sur le centre de la ville, mais avec un maillage complet autour du centre, avec des liaisons plus rapides vers les différentes zones en développement, les quartiers, pour avoir des accès plus rapides et beaucoup plus économiques.

Ensuite, au niveau transfrontalier, nous avons les SMOT. Celui avec la France a été terminé il y a quelques années. Nous avons des SMOT avec l'Allemagne et la Wallonie, qui sont en cours d'élaboration et pour lesquels nous avons toujours eu des objectifs très ambitieux de part modale de 25 % pour vraiment améliorer cette mobilité transfrontalière, pour la rendre plus durable et pour donner un rôle très important aux transports en commun. C'est surtout une opération pour coordonner les efforts entre les différentes régions, entre le Luxembourg et ses régions voisines, pour avoir les mêmes orientations pour bien se coordonner sur les actions qui sont entreprises.



Dans ce contexte, comme cela a déjà été évoqué tout à l'heure, nous avons une étude pour faire un aménagement multimodal sur l'A31 entre Thionville et Luxembourg. C'est un projet de coopération par lequel nous essayons de trouver quel est le meilleur aménagement multimodal que nous pouvions mettre en place pour remplir des objectifs de partage modal que nous souhaitons avoir sur ce réseau.

Dans le prochain graphique, il y a un autre projet transfrontalier qui est important. C'est, de notre côté, la mise à 2x3 voies de l'A3, qui part de Luxembourg-Ville jusqu'à la Croix avec l'A13, avec l'échangeur de Dudelange. C'est un axe très fortement saturé, avec 80 000 véhicules par jour à la hauteur de la Croix de Gasperich, là où il y a le plus souvent des embouteillages. Ce projet se place aussi chez nous dans le contexte de tout cet aménagement multimodal et aussi avec l'échange avec la gare de Howald qui est, finalement, un point très culminant pour ce projet. La loi de financement, en principe, sera votée au cours de cette année ou de l'année prochaine. Et le calendrier prévoit une réalisation du projet vers 2020 approximativement.

Cela est accompagné par d'autres instruments très importants, comme les P+R – j'y reviendrai par la suite sur un prochain graphique – la gestion du stationnement au Luxembourg, dans la ville et aussi dans les communes limitrophes pour inciter les automobilistes à prendre les transports en commun et pour éviter des comportements inutiles et qui aboutissent à la saturation du réseau routier. Bien évidemment aussi le covoiturage est un aspect très important, comme l'autopartage. Nous élaborons une stratégie pour savoir comment aborder ces sujets et l'intégrer dans tous ces développements de la mobilité transfrontalière. Et finalement, l'électromobilité est soutenue au Luxembourg par un projet d'infrastructures, de bornes électriques de rechargement sur le réseau national. 800 bornes sont installées dans les communes, sur des points intéressants ou sur des P+R pour que les transfrontaliers puissent recharger leur véhicule au Luxembourg pour avoir un retour en toute sécurité jusqu'à leur domicile.

Sur le prochain graphique, nous voyons les P+R ici en noir qui sont orientés vers la France. Donc, Belval qui a été mis en service il y a 2 ans avec 1 600 places. Ensuite, de nouveaux projets qui sont déjà très concrets, comme un nouveau P+R ou l'extension du P+R de Rodange, qui connaîtrait une extension à 1 800 places directement situées sur l'axe ferroviaire vers la ville, avec une cadence d'un quart d'heure, donc très intéressant pour faire ce trajet. Et aussi une extension du P+R à Frisange, juste à côté de la frontière, à 500 places. Donc, un doublement aussi de cette capacité pour un P+R aussi très important. Les autres projets en gris clair sont des projets du côté allemand, du côté belge, pour des P+R en zone frontalière. Donc, nous bénéficions de P+R autour de la capitale, respectivement à mi-chemin vers la ville pour que tous les usagers puissent trouver un emplacement de stationnement.

Finalement, nous avons un peu fait le résumé de tous ces projets qui sont un peu en relation avec les projets transfrontaliers. Donc, la mise à 3 voies est aujourd'hui un projet estimé à 160 millions d'euros. Ensuite, il y a le développement de la ligne Luxembourg – Bettembourg, estimée à 300 millions d'euros, qui est en construction. L'arrêt Pont Rouge, appelé dans la nouvelle dénomination Kirchberg – Pfaffenthal, de 100 millions d'euros. Et bien sûr, le tram avec toutes ses extensions, jusqu'en 2021, qui est estimé à 550 millions d'euros. Ce qui donne un total de 1,1 milliard d'euros d'investissement sur cette période de 6 ans. Je n'ai pas repris tous les autres projets, comme la gare Centrale qui est entièrement réorganisée et modernisée, la gare de Howald, aussi les P+R, ou comme pour le fret ferroviaire, le terminal multimodal à Bettembourg qui, comme nous l'avons déjà évoqué tout à l'heure, permettra de délester aussi l'axe nord – sud en mettant les camions sur les rails vers le sud de la France.

Voilà, c'était une présentation sur les projets que le Luxembourg mettra en place. Je vous remercie. Nous sommes à votre écoute pour des questions. Merci beaucoup.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public

Merci beaucoup pour votre intervention qui nous est très précieuse pour éclairer le débat. Merci d'être venus en France nous la présenter. Sachant que nous vous sommes très reconnaissants d'avoir bien voulu accepté de faire cette présentation. Je passe tout de suite la parole – et cela va être dur – à la SNCF pour continuer à présenter sa vision aussi du déplacement sur le sillon lorrain. Nous aurons aussi une présentation rapide, je suppose, de la réorganisation de la SNCF qui est peut-être pour nous tous une nouveauté.

Thomas ALLARY, Directeur régional Alsace, Lorraine, Champagne-Ardenne, SNCF Réseau



Merci beaucoup. Effectivement, une présentation à deux voix avec mon collègue Jacques WEILL, directeur régional de SNCF Mobilités, que vous verrez après, et moi-même, Thomas ALLARY, directeur régional de SNCF Réseau, en Lorraine. Deux mots très rapides pour vous expliquer ce que sont SNCF Réseau et SNCF Mobilités. Vous savez qu'une réforme ferroviaire votée l'an dernier en France a conduit à créer un groupe public ferroviaire qui s'appelle SNCF, qui est composé d'une entité de coordination SNCF et de deux entreprises juridiquement différentes : l'une SNCF Réseau, l'autre SNCF Mobilités. SNCF Réseau est en charge du réseau, comme son nom l'indique, c'est-à-dire de la gestion, de l'entretien de ce réseau, de son développement, de l'attribution de la capacité sur ce réseau. Et il est chargé de cette mission pour l'ensemble des entreprises ferroviaires qui voudraient faire circuler des trains sur ce réseau. Il y en a plusieurs dans le fret et il commence tout juste à y en avoir plusieurs pour les voyageurs. Une de ces entreprises ferroviaires, évidemment en quantité la plus importante aujourd'hui en France, est SNCF Mobilités. C'est l'opérateur qui fait circuler les TER, les TGV et encore une majorité des trains de fret en France. Du coup, deux missions bien différentes avec évidemment, par contre, l'impératif en tant que groupe public de toujours se coordonner pour répondre à la politique ferroviaire décidée par l'État français.

Sur le sujet qui nous intéresse, nous essaierons de répondre à la question de la capacité que peut offrir le réseau et que peut offrir l'opération pour les mobilités transfrontalières. Juste un rappel du réseau dont nous parlons en Lorraine. Là, vous le voyez sur la carte, sur l'ensemble de la région avec la ligne à grande vitesse en bleu, qui traverse la région d'ouest en est et la ligne que nous appelons le sillon lorrain, le sillon mosellan, qui va de Nancy jusqu'à Metz, puis Thionville et le Luxembourg et qui, évidemment, est l'axe sur lequel nous allons concentrer nos réflexions.

Juste une diapositive, qui est peut-être peu lisible à l'écran, mais que nous n'apprenons de toute façon pas par cœur. Elle est là pour donner le nombre de trains et de sillons construits sur chacune des sections principales en Lorraine. Peu importe les chiffres précis. C'est surtout pour montrer que dans le sillon lorrain justement, nous sommes sur un nombre de trains très important, de plus de 300 sillons construits pour l'ensemble des circulations différentes, sur les sections les plus chargées. Et donc, déjà un réseau aujourd'hui très emprunté.

Pour autant, en 2012 – 2013, une étude a été conduite en partenariat entre SNCF Réseau, l'État et le Conseil régional de Lorraine qui est l'autorité organisatrice qui décide de la circulation des TER en Lorraine. Une étude destinée à regarder à différentes échéances quelle pouvait être la capacité du réseau à absorber d'éventuels trains supplémentaires et, s'ils ne savaient pas l'absorber, quels aménagements d'infrastructures pouvaient rendre possibles ces augmentations. Donc, plusieurs horizons de travail. Le premier était 2012 pour avoir une situation de référence. Le deuxième était 2016, qui était l'horizon auquel le Conseil régional de Lorraine voulait réaliser un cadencement de ces TER et donc changer beaucoup d'horaires. Et ensuite 2020 – 2025 qui sont des horizons évidemment un peu plus prospectifs.

Comment faisons-nous une étude de capacité en ferroviaire ? C'est un peu particulier. En fait, nous partons toujours de l'offre – évidemment, nous les prenons toutes, les offres TER, les offres TGV, les offres fret. Elles nous sont données par les différents acteurs susceptibles de faire rouler ces trains. Cela peut être le Conseil régional pour les TER. Cela sera SNCF Mobilités pour les TGV. Cela sera les chargeurs ou les entreprises de fret pour le fret. Ensuite, nous modélisons cette offre et la testons sur différentes structures de réseau en partant bien évidemment du réseau existant. Une fois que nous avons fait cela, nous vérifions si les infrastructures correspondent bien à cette offre et s'il est possible ou non de faire rouler les trains projetés. Si c'est possible, évidemment c'est gagné. Si ce n'est pas possible, la première chose que nous ferons est de chercher à ajuster l'offre. La première des solutions pour essayer de faire passer plus de trains sur une même section, c'est toujours de voir déjà si nous pouvons changer les horaires, si en modifiant les horaires plus ou moins à la marge, nous pouvons faire passer plus de trains au même endroit dans un même temps donné. Cela fonctionne ou pas. Si cela ne fonctionne pas, une deuxième solution que nous regardons alors est l'optimisation des conditions d'exploitation. Cela peut être faire varier à la marge certaines façons de faire rouler les trains, soit en ligne, soit souvent en gare, en modifiant par exemple les arrivées sur un quai, sur un autre. C'est par exemple quelque chose que nous avons dû mettre en œuvre sur la ligne Lunéville – Saint-Dié où là nous voyions qu'à l'horizon 2016, nous avions un souci pour faire passer tous les trains espérés. En fait, c'est en modifiant des conditions d'exploitation que nous avons pu trouver une solution. Et seulement dans un dernier temps, nous regardons si des aménagements d'infrastructure peuvent être nécessaires. Et l'étude a montré qu'en l'occurrence à l'horizon 2016, c'était le cas en gare de Metz ville. C'est pour cela que des aménagements viennent d'être mis en service il y a quelques semaines pendant le week-end de Pâques. C'est aussi le cas en gare de Forbach où des travaux doivent être menés tout prochainement.



La conclusion générale, au-delà de ces quelques exemples où nous parlions surtout de méthodologie, c'est qu'il n'y a pas de problématique de capacité du réseau qui est identifiée à long terme entre Metz et le Luxembourg. C'est un point important. En particulier, parce que c'est une chose que nous entendons souvent publiquement, il n'y a pas besoin de nouvelles voies supplémentaires entre Thionville et le Luxembourg, au regard des offres projetées aux différents horizons que j'ai évoqués tout à l'heure. En revanche, les endroits où cela peut « coïncider » à moyen terme, ce sera en fait dans les nœuds que sont la gare de Metz d'une part, la gare de Nancy d'autre part, où là nous aurons des problèmes pour écouler l'ensemble des trains attendus à l'horizon 2020. Et c'est pour cela qu'il y a des projets d'infrastructures envisagés dans le cadre du prochain contrat de plan État région, comme c'était souligné tout à l'heure.

Nous ne revenons pas sur les infrastructures au Luxembourg, puisque cela a été très bien présenté. C'était surtout pour rappeler que, quelles que soient les études que nous pouvons faire sur le réseau français, il faut toujours qu'elles soient compatibles, non seulement avec le réseau existant, mais avec les différents projets luxembourgeois et, à ce titre, l'étude que je mentionnais tout à l'heure avait bien été faite évidemment en partenariat avec les autorités luxembourgeoises et c'est évidemment systématiquement le cas dans ce type de travaux.

Une fois que nous avons dit cela sur la capacité pure du réseau, évidemment ce que nous avons cherché à regarder vis-à-vis de la problématique de ce soir, c'est ce que cela allait donner en nombre de trains supplémentaires et ensuite comment nous pouvons le projeter en nombre de places supplémentaires dans les trains. Pour les TER, nous partons d'une situation actuelle qui est de 4 sillons, 4 trains par heure à l'heure de pointe au nord de Thionville pour aller donc à Luxembourg. En 2016, grâce aux travaux que j'ai évoqués tout à l'heure, nous pourrions passer 5 voire à certaines heures jusqu'à 6 sillons à l'heure de pointe, toujours dans chaque sens. À l'horizon 2020, nous pourrions peut-être même aller au-delà, mais là cela nécessite des approfondissements en particulier pour voir comment pourrait être utilisée la capacité nouvelle permise par les projets luxembourgeois.

En termes de fret, puisque c'est évidemment aussi un sujet important, aujourd'hui nous traçons, selon les jours évidemment, entre 30 à 40 sillons pour des trains de fret dits conventionnels, donc avec des marchandises « en vrac ». L'équivalent est toujours un peu délicat à calculer, mais nous sommes dans une fourchette de 1 000 à 1 500 poids lourds par jour équivalents dans les marchandises écoulées par le fret. À côté, ce point extrêmement particulier sur ce secteur, qui est l'autoroute ferroviaire Perpignan – Bettembourg, pour lequel nous avons 4 navettes quotidiennes qui passent et qui peuvent transporter 40 poids lourds chacune.

Lorsque nous regardons en termes de nombre de places pour voir l'évolution possible avec ces différentes capacités offertes et les éventuels travaux, nous partons de la situation actuelle, évidemment toujours à l'heure de pointe – c'est celle qui est la plus difficile à écouler – et où avec les 4 sillons dont je parlais avec certains trains en unité simple, c'est-à-dire un seul ensemble et pas deux trains accolés, nous sommes aujourd'hui sur environ 2 700 places offertes par heure de pointe et par sens. Avec les premiers travaux, gare de Metz et la mise en place du cadencement à l'horizon 2016, nous aurons donc nos 6 sillons, et avec une hypothèse d'unité multiple, nous passons déjà à plus de 4 000 places de voyageur offertes à chaque heure de pointe. Donc, une augmentation très conséquente. Et les travaux qui ont été évoqués tout à l'heure sur la partie luxembourgeoise pourraient en plus permettre d'utiliser des unités multiples triples, donc 3 trains accolés. Aujourd'hui, ce n'est pas possible en particulier en gare de Luxembourg, mais pas que d'ailleurs. À l'horizon 2020, cela pourrait être rendu possible. Et là, nous aurions encore une augmentation à plus de 6 000 places assises par sens et toujours à l'heure de pointe.

Donc, vous voyez des augmentations particulièrement conséquentes qui correspondent à des capacités offertes par le réseau ou en tout cas permises par les aménagements d'infrastructures qui sont été identifiés. Là, nous sommes sur des données qui ont été étudiées, validées avec les différents partenaires que j'évoquais tout à l'heure. Après, un exercice consiste à aller au-delà, un peu pour faire le comparatif avec les délais possibles du projet d'A31 bis. Là, c'est plutôt SNCF Mobilités qui essaie d'avoir un regard plus prospectif pour aller au-delà et voir jusqu'où le système ferroviaire pourrait être mobilisé avec différentes hypothèses et différentes innovations. Et pour cela, je passe la parole à Jacques WEILL pour développer ce point.

Jacques WEILL, Directeur régional Lorraine, SNCF Mobilités

Bonjour M. le Président, bonjour Mme la Députée, bonjour M. le Maire, bonjour à tous. Je serai bref puisque finalement beaucoup de choses ont été dites. Je vous présente très modestement deux révolutions. Deux révolutions certainement



insuffisantes, mais deux révolutions tout de même qui permettent d'expliquer la situation. Pourquoi modestement ? Parce que finalement je ne suis que le représentant de l'opérateur de la région Lorraine à qui nous devons beaucoup dans ce qui s'est passé ces derniers temps. La région Lorraine finance le matériel roulant. La région Lorraine a financé, en matière d'infrastructures, encore très récemment l'agrandissement de la gare de Metz avec les deux quais supplémentaires qui sont indispensables pour les deux révolutions dont je parlerai. Et la région Lorraine a décidé le cadencement que nous mettons en place l'année prochaine et qui est donc la première révolution sur la partie nord de l'itinéraire qui nous intéresse aujourd'hui.

Pourquoi révolution ? Parce que ce n'est pas moins de +50 % de capacité dans les trains TER vers le Luxembourg, qui seront mis en service à partir du 3 avril 2016, d'une part grâce aux infrastructures supplémentaires en gare de Metz, à une structure du graphique qui permet d'utiliser au maximum la capacité d'infrastructure côté luxembourgeois et côté français et à une bonne coopération avec nos collègues. 50 % de trains en plus, qu'est-ce que cela veut dire si nous voulons le transformer concrètement en service client ? Cela veut dire que nous aurons 6 trains par heure au lieu de 4 en heure de pointe à destination du Luxembourg. Cela veut dire que beaucoup plus de gares qu'actuellement bénéficieront d'une très bonne desserte. C'est le cas de localité comme Uckange, Maizières, Woippy, qui auront des dessertes très attractives vers Luxembourg, ce qui donnera une diffusion bien meilleure du réseau du TER. Mais c'est aussi le cas de la vallée de l'Orne, qui bénéficiera d'une desserte toutes les demi-heures en correspondance immédiate à Hagondange vers Luxembourg. Ce sont donc par là de vraies diffusions de l'effet du TER à travers le nord de la Moselle.

C'est la première révolution qui représente déjà 50 % d'offre en plus. À notre avis, assez rapidement, 50 % de clients en plus, puisque de notre expérience nous avons souvent tendance à dire, sur cette ligne-là, que chaque fois que nous rajoutons un train, il se remplit. Nous l'avons testé en décembre 2014 avec deux trains supplémentaires qui étaient une anticipation du cadencement qui a été décidé par la région. Je peux vous dire qu'après deux mois et demi ils étaient déjà remplis. Il y a une telle demande de transports supplémentaires ferroviaires vers le Luxembourg que toutes nos améliorations se traduisent immédiatement par une fréquentation supplémentaire.

La deuxième révolution est ce qu'ont présenté les représentants du Grand-Duché : c'est le désengorgement du bouchon principal de la ligne ferroviaire Metz – Luxembourg. C'est bien le nœud ferroviaire luxembourgeois, c'est bien le tronçon de Bettembourg à Luxembourg et la gare de Luxembourg. Cette révolution se traduira en termes de qualité et de régularité, comme vous l'avez dit tout à l'heure. Elle se traduira aussi en termes de capacités, puisque les nouvelles installations de la gare de Luxembourg permettront d'offrir des trains à 1 000 places assises, au lieu de 670 actuellement. 1 000 places assises, cela veut tout de même dire globalement, lorsque nous regardons les taux d'occupation de nos trains, 1 500 voyageurs. Lorsque nous voyons comment les trains sont occupés au-delà de Hettange, c'est vraiment des volumes de trafic possibles qui augmentent à nouveau de 50 %. Donc deux fois 50 % l'une derrière l'autre, ce sont bien les 126 % que nous voyions tout à l'heure. Au-delà, les questions qui nous sont posées et qui ont été posées dans l'étude sont effectivement : combien de voyageurs auront envie de prendre le train ? Est-ce que le mode ferroviaire serait capable d'absorber la totalité ? Les études qui ont été faites par la DREAL et que nous présentait Brice MORICEAU tout à l'heure disent que, malgré tout cela, nous n'arriverions probablement pas à absorber la totalité de la capacité. Néanmoins, il me semble que nous allons permettre de pouvoir patienter la durée du débat, la durée de la déclaration d'utilité publique, la durée des travaux, par des solutions concrètes pour les Lorrains, pour les frontaliers, qui permettront en 2016, en 2020, en 2022, en 2023, de continuer à augmenter la fluidité d'accès à Luxembourg en attendant le projet d'une éventuelle autoroute allant au-delà de Thionville.

Je vous remercie. Je pense que c'était important d'avoir en tête tout ce que le ferroviaire est en train de préparer – et je le redis, grâce à la région et évidemment au Grand-Duché de Luxembourg – dans les années à venir.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Je vous propose que nous passions tout de suite la parole au représentant de Voies navigables de France. Je vous remercie d'attendre encore un peu avant de poser vos questions. Et merci de votre attention, parce que je m'aperçois qu'elle est grande. Merci beaucoup.

David MAZOYER, directeur adjoint, direction territoriale Nord-Est de Voies navigables de France (VNF)



Je passe le dernier, c'est plus difficile. J'essaierai d'être bref, parce que je crois que les questions veulent venir. Je vous parlerai de transport fluvial. Nous en avons un peu parlé déjà en début d'intervention.

Je vous rappelle très rapidement qui nous sommes. Voies navigables de France, en un mot, c'est le gestionnaire des infrastructures fluviales et des voies d'eau navigables en France. Nous gérons le plus grand réseau européen de voies navigables en France, il faut le rappeler. Moi, je suis directeur territorial Nord-Est et je gère 1 000 km de voies d'eau environ, sur 9 départements. Nous exploitons, nous valorisons et accompagnons le développement du fluvial. Nous essayons d'optimiser la gestion de l'eau dans une démarche de préservation de la biodiversité. Et nous essayons de contribuer au développement du transport de marchandises. Notre première mission est tout de même d'être gestionnaire d'infrastructures, donc SNCF Réseau par analogie.

Si j'en viens à ce qui nous préoccupe plus ce soir, voici le réseau du quart Nord-Est qui est proche de l'A31, avec notamment la Moselle canalisée, que vous voyez en rouge ici, qui est donc le seul réseau grand gabarit du Nord-Est, bien sûr à part le Rhin en Alsace. Mais en Lorraine et en Champagne-Ardenne, c'est la Moselle canalisée. Cette Moselle Canalisée définit le sillon lorrain. C'est l'artère même du sillon lorrain. Elle comporte 4 ports publics, dont notamment le premier port céréalier fluvial intérieur de France, qui est à Metz. C'est assez peu connu, mais c'est tout de même un très grand port de ce côté-là. Et à côté de cela, il y a une vingtaine de ports dits privés, c'est-à-dire qui ne sont pas gérés directement par un système de concession et contrôlé par la puissance publique. C'est-à-dire que ce sont des quais d'entreprises privées directement qui ont une autorisation pour se servir de la voie d'eau, pour simplifier.

En termes de millions de tonnes, nous verrons plus loin un peu plus en détail, mais il faut retenir que nous fluctuons entre 7 et 10 millions de tonnes selon les périodes et les années. Un des enjeux est la diversification des marchandises transportées qui est en cours. Nous le verrons avec notamment les engrais et les conteneurs. Le gros atout, bien sûr, est l'accès direct aux ports de la mer du Nord et aux grands ports par le Rhin rejoignant Coblenze. Ce qu'il faut retenir, c'est qu'aujourd'hui environ 25 % des importations exportations en volume de toute la Lorraine utilisent la voie d'eau. C'est tout de même déjà important. Vous avez ici un rappel avec les principaux ports. Cela a été dit tout à l'heure. Je ne l'ai pas redit, mais la Moselle canalisée commence à Neuves-Maisons, au sud de Nancy, et rejoint ensuite Aingeray, Frouard et ensuite Metz, Thionville-Ilange et Apach, pour rejoindre le Luxembourg et l'Allemagne.

Je rappelle aussi, parce que c'est peut-être moins connu que l'autoroute et le train, le fonctionnement d'une infrastructure type rivière canalisée. Vous avez deux grands types de voies d'eau : les canaux artificiels qui datent de la fin du 19^e siècle, et les infrastructures grand gabarit, le plus souvent sur des rivières aménagées ou des fleuves aménagés comme le Rhône, la Seine, le Rhin et la Moselle. Le principe, c'est un couple barrage – écluse. Vous avez un exemple ici. C'est plutôt dans le secteur de Nancy, mais vous retrouvez cela à une douzaine d'endroits sur l'ensemble de la Moselle, avec un barrage qui retient le bief à une certaine hauteur d'eau, accouplé à une écluse grand gabarit, qui permet de faire transiter les bateaux par l'écluse.

Là, c'est pour rappeler ce que je disais tout à l'heure sur le fait que nous nous inscrivons dans un réseau européen et que nous sommes reliés directement aux ports de la mer du Nord via Coblenze et le Rhin.

Je zoome un peu plus sur le trafic, pour vous montrer le trafic total. Nous avons fêté les 50 ans de la Moselle canalisée l'année dernière. Elle est assez vite montée en puissance, en une dizaine d'années, entre 1964 et le début des années 70, pour atteindre pratiquement 8 millions de tonnes. Ensuite, vous avez des fluctuations liées un peu aux différentes grandes périodes des différents trafics sur la Moselle. Cela montre une certaine capacité d'adaptation de ce mode de transport, même si, nous le verrons, il y a des contraintes. Mais cela démontre tout de même une certaine capacité d'adaptation : imaginé à l'origine essentiellement pour les minerais et l'industrie sidérurgique, très vite ce sont les céréales qui ont pris le relais. Et aujourd'hui, nous avons à nouveau une nouvelle mutation avec la fin des charbons et le développement d'autres matériaux, comme les engrais ou les conteneurs.

Vous avez le trafic descendant et le trafic montant. En termes de bateaux, cela donne pour 2013 par exemple 6 000 bateaux de commerce. À côté de cela, il y a tout de même une activité plaisance assez soutenue, avec plus de 1 000 bateaux de plaisance, même si les bateaux de plaisance ne vont pas forcément en priorité sur ce type de grandes rivières à grand gabarit. Ils préfèrent en général aller sur les canaux un peu plus touristiques.

En type de marchandises, aujourd'hui, les céréales sont dominantes, avec presque 40 % de céréales. À côté, tout ce qui est combustibles et minéraux solides reste important, de l'ordre de 23 %. Mais c'est en voie de mutation et en voie de baisse,



notamment à cause des mutations énergétiques et des transformations des centrales d'EDF qui abandonnent le charbon vers le gaz. À côté de cela, nous voyons se développer les engrais et d'autres produits manufacturés. Les conteneurs, c'était un peu une des exceptions de la Moselle jusqu'en 2014, puisqu'alors que la plupart des fleuves français ont connu une forte explosion du trafic conteneur en direction des ports maritimes, la mise en place de la ligne conteneur en 2014 – nous l'avons déjà évoquée un peu tout à l'heure, grâce aux investissements sur la rehausse des ponts et sur le développement des plateformes multimodales – commence à vraiment décoller, avec une montée en puissance encore assez faible les premiers mois. Mais vous voyez que, dès les premiers mois de 2015, nous avons atteint en trois mois l'ensemble de l'année 2014. Donc, nous avons bon espoir d'atteindre un rythme régulier de 1 000 à 2 000 conteneurs par mois, avec des allers-retours réguliers, mis en place pour l'instant entre Metz et Coblenze, mais à terme avec des arrêts à Thionville et des prolongements jusqu'à Nancy.

Pour résumer les forces et les faiblesses du trafic fluvial, vous avez compris que c'est le transport massifié avec un faible impact environnemental. Nous en avons peu parlé, mais bien sûr il y a des impacts environnementaux, comme toute infrastructure, notamment en termes hydrauliques. Il faut faire attention à la gestion de l'eau, à la préservation de l'eau. Globalement, en termes d'émission de CO², c'est très favorable. Nous avons tout de même l'existence d'une cale nombreuse et flexible sur ce type de réseau, sur le type de réseau grand gabarit. C'est un peu moins vrai sur le petit gabarit, puisque la cale est en train de fortement diminuer sur le petit gabarit. Mais sur le grand gabarit, nous avons une cale qui est développée, puisqu'ils viennent essentiellement des pays du Nord, de la Hollande ou de la Belgique. Il y a une cale de bateaux grand gabarit relativement importante. Nous avons une adaptabilité de l'outil portuaire qui est capable de passer du vrac au conteneur ou aux colis lourds, notamment sur Nancy. Nous avons tout de même une fiabilité des infrastructures et une régularité assez forte. Nous avons peu de pannes. Ce sont des infrastructures relativement robustes. Nous avons une non-saturation de la voie. Il faut savoir qu'à aménagement quasi constant, la Moselle canalisée pourrait doubler de capacité de tonnages. Nous pourrions aller vers les 15 à 18 millions de tonnes sans difficulté. Il n'y a qu'à partir de 18 millions de tonnes que l'on commence à se poser des questions du type doublement d'écluse. Mais nous avons largement de la marge en termes de capacité. Nous avons également une non-saturation à l'accès aux ports maritimes plus hauts, d'Anvers et de Rotterdam. Enfin, il y a une certaine capacité d'adaptation, comme je l'ai dit. Nous l'avons vu au cours de l'histoire et elle est encore en cours avec les transports de conteneurs.

J'ai rappelé ici les bateaux. Les types de bateaux que nous avons sur la Moselle sont essentiellement des bateaux dits automoteurs rhénans, de 110 à 135 m. Ce sont ceux qui sont dans le bas de la diapositive. Nous avons quelques convois poussés qui montent jusqu'à 180 m. C'est possible, parce que toutes nos écluses – sauf Clévant, nous en avons parlé un peu tout à l'heure – sont au gabarit 180 m européen. Là encore, nous avons de la marge. Ce type d'automoteur varie entre 40 et 120 poids lourds, selon le chargement précis.

Bien sûr, il y a des faiblesses aussi. L'infrastructure est fiable, comme je le disais, mais connaît tout de même des interruptions. Quand nous sommes sur une rivière naturelle, nous avons des périodes de crues. Il peut y avoir quelques périodes de glace, même si cela fait déjà plusieurs hivers que nous n'en avons pas eu. Il y a tout de même de la maintenance à faire. C'est une infrastructure relativement robuste, mais nous avons tout de même des barrages hydrauliques, des écluses grand gabarit avec des centrales hydrauliques, avec de nombreux automatismes qui demandent tout de même une certaine maintenance. Traditionnellement, nous fermons la Moselle canalisée une dizaine de jours par an. C'est un calendrier qui est partagé deux ans à l'avance au niveau européen et qui est très connu de l'ensemble des bateliers. Cela ne pose pas trop de problèmes. C'est un outil qui est traditionnellement orienté vers le transport de gros et les volumes de denrées non périssables, forcément compte tenu des durées de transport, et adapté aux gros volumes. Il y a des coûts de rupture de charge relativement importants, lorsqu'il n'y a pas de relais directs avec les ports maritimes. C'est un coût qui est relativement sensible à l'équilibre du trafic, c'est-à-dire qu'il faut avoir des trafics montants et descendants équilibrés pour avoir des choses intéressantes. C'est vrai dans tout type de transport. C'est vrai dans les trains, c'est vrai dans les camions. Et bien sûr, il y a le délai à prendre en compte dans la mise en place des stratégies logistiques. Cela doit s'étudier assez longuement à l'avance. Une entreprise ou un groupe ne peut pas forcément facilement basculer d'un mode à l'autre sans des études et c'est particulièrement vrai dans le mode fluvial où cela demande un certain temps de réflexion et d'adaptation des chaînes logistiques. J'en ai terminé, j'espère ne pas avoir été trop long.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public



Merci. Juste une question. Excusez-moi, pour un non-spécialiste que je suis, mais je pense pour beaucoup de personnes de la salle également, vous avez évoqué l'existence d'une cale nombreuse et flexible sur ce type de réseau. Pouvez-vous nous donner un éclaircissement de compréhension ?

David MAZOYER, directeur adjoint, direction territoriale Nord-Est de Voies Navigables de France (VNF)

En fait, la cale est le parc de bateaux. Sur le grand gabarit, automoteur rhénan type 135 m ou barge poussée de 180 m, c'est le gabarit européen normalisé qui circule aux Pays-Bas, en Belgique, en Allemagne, etc. Nous pouvons le regretter, il y a très peu de bateliers français. Mais il y a tout de même une flotte hollandaise et belge très développée qui peut venir chez nous sans difficulté. C'est un atout. Alors que ce n'est pas le cas – c'est une difficulté que nous avons – sur nos anciens réseaux petit gabarit, où là il y a ce que l'on appelle les péniches traditionnelles Freycinet de 35 m qui peuvent circuler et qui, elles, sont plutôt en voie de disparition, parce qu'elles ne correspondent pas au gabarit européen qui est plus rentable en termes de massification.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public

Merci beaucoup de cette précision. Elle me semblait fort utile, parce que nous n'avions pas compris. Je remercie tous nos intervenants qui sont venus et, comme c'est l'habitude, nous passons la parole à la salle. Je vois beaucoup de mains se lever. Nous commençons par le Monsieur au fond. Merci de vous présenter. Nous vous écoutons.

Bertrand MERTZ, citoyen thionvillois

Merci Monsieur. Bertrand MERTZ, citoyen thionvillois. Je voudrais d'abord remercier votre Commission pour les informations nombreuses et précises que vous nous avez apportées ce soir. Et c'était très important. Nous avons d'abord noté que ce projet d'A31 bis est classé comme projet de première catégorie par l'État, dans le cadre du schéma national des infrastructures de transport. Cela n'a pas toujours été le cas. Et donc, c'est un projet aujourd'hui qui justifie d'ailleurs votre présence ce soir, Messieurs de la Commission, pour en débattre. C'est un sujet important. Mais nous ici, nous sommes dans le nord mosellan et ce qui nous préoccupe tout particulièrement, évidemment, est le transport transfrontalier. La présence de nos amis luxembourgeois tout à l'heure était tout à fait utile, car ils nous ont apporté des informations importantes. Évidemment, la section Thionville – Luxembourg représente un enjeu extrêmement important et nous savons tous ici combien nos concitoyens qui vont tous les jours au Grand-Duché de Luxembourg pour leur travail connaissent des difficultés. Et ces difficultés risquent encore de s'aggraver prochainement, car les travaux importants que nos amis luxembourgeois vont engager compliqueront le déplacement, notamment à l'intérieur et autour de la ville de Luxembourg. Je crois savoir d'ailleurs que la place Hamilius sera en travaux, le centre Hamilius sera en travaux, ce qui occasionnera des difficultés, et notamment la ville à ville qui, à l'heure actuelle, passe par Luxembourg et par la place Hamilius pour se rendre au Kirchberg. Il ne pourra plus circuler, je crois l'avoir compris, à travers Luxembourg. Cette situation peut encore s'aggraver puisqu'il semblerait que de grandes entreprises luxembourgeoises ont décidé de se délocaliser au Kirchberg. Je crois que c'est le cas d'une grande banque, d'un grand cabinet d'audit, d'un grand cabinet d'avocat. Nous parlons de 3 000 emplois. Tout cela inquiète nos concitoyens.

Puis, ce fameux projet de troisième voie, dont il faudra d'ailleurs définir le statut, car si nos amis luxembourgeois développent les transports en commun, c'est probablement parce qu'ils considèrent aussi que de notre côté nous devons faire de même. Le statut de cette troisième voie devra donc être éclairci. Mais vous nous avez dit que tout cela ne serait pas avant 15 ans. Et cela ne peut plus durer. Des questions se posent à nous tout de suite. Je sais bien que ce n'est peut-être pas directement dans votre mission, Messieurs, mais en tout état de cause, il est nécessaire aujourd'hui de répondre aux interrogations de nos concitoyens. D'abord, est-ce que le gouvernement luxembourgeois envisage que la ligne 300 puisse aller directement de Thionville au Kirchberg, sans passer par le centre de Luxembourg pour éviter les ruptures de charge qui seront la nécessaire conséquence des travaux que je viens d'évoquer au centre de Luxembourg, dans le cadre des aménagements qui ont été indiqués ?



Puis, d'une manière générale, il va falloir trouver des solutions complémentaires en attendant cette fameuse troisième voie. Par exemple, d'autres lignes de ville à ville. Le ville à ville est un grand succès. Il faudra d'autres lignes de ville à ville. Il faudra développer le covoiturage, ce qui pose la question des aires de stationnement des covoitureurs. Il faudra sans doute envisager aussi, pourquoi pas, d'utiliser des moyens informatiques pour faciliter le transport de nos concitoyens.

Donc, ce dont je vous parle, Messieurs, c'est de l'immédiat, car nous avons bien compris que le projet qui nous réunit ce soir est pour dans 15 ans. Mais nos concitoyens ne peuvent plus attendre. Donc, je voudrais notamment entendre nos amis luxembourgeois pour qu'ils nous disent quelles sont les solutions qu'ils envisagent à l'occasion des travaux, puis d'une manière générale par rapport aux questions qui se posent, parce que vraiment je crois que nous avons le devoir, les uns et les autres, les autorités organisatrices de transport du côté français, comme du côté luxembourgeois, d'apporter des réponses immédiates ou presque immédiates à nos concitoyens transfrontaliers. Merci.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public

Merci. Nous sommes bien d'accord, nous sommes dans un débat public qui est celui de la DREAL. La Commission a une petite difficulté. Autant elle peut imposer à la DREAL de répondre à toutes les questions, autant elle ne peut pas imposer aux autres de répondre à des questions qui ne sont pas d'ordre de la compétence du débat. Je suis désolé de le rappeler. Je pose la question. Si nos amis luxembourgeois veulent répondre, ils peuvent répondre, mais il faudra les en remercier, parce que ce n'est pas dans notre champ de compétence. Je tenais à faire cette précision. Si vous voulez répondre, nous pouvons vous donner un micro. Merci.

Guy BESCH, ministère de développement durable et des Infrastructures du Grand-Duché de Luxembourg

En ce qui concerne la ligne 300, il est clair qu'avec le chantier Hamilius, elle va être scindée en plusieurs lignes. Une ligne qui ira directement à Kirchberg. Une deuxième qui ira directement à la gare Centrale. Et une nouvelle ligne qui ira directement au Ban de Gasperich, à Leudelange. Cela répond à une première question.

Bien sûr, le réseau en ville avec le chantier Hamilius sera complètement modifié pour tenir compte de ce chantier. Tous les réseaux de la ville. Le projet d'Hamilius est un projet de la ville. Mais tout est fait bien sûr pour que les personnes puissent toujours prendre les transports en commun à travers la ville. Donc, il n'y a pas de réduction de capacité sur l'axe central. Il y a une réduction des bus, mais c'était surtout des courses de prolongation du service [mot incompris, 1'58'24], qui ont été réduites à un strict minimum. C'est le volet sur lequel je pense que je peux répondre.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Beaucoup de mains se lèvent. Nous commençons par le fond. Monsieur, là-bas, dans le fond.

Pascal DIDIER, groupe Europe Écologie les Verts

Bonjour. Pascal DIDIER. Je suis coordinateur du groupe Europe Écologie les Verts sur ce territoire de Moselle. J'avais trois courtes questions. Je ne sais pas si je peux les poser, parce que deux s'adressent aux représentants du Luxembourg et une à la SNCF.

Première question pour le Luxembourg. Déjà, j'ai été impressionné par votre présentation sur votre vision globale du transport sur votre territoire. Je voulais savoir si vous aviez réfléchi sur votre partie d'autoroute à la question de l'écotaxe. Et la deuxième question : un Monsieur a tout à l'heure parlé dans la salle de ce projet de monorail sur l'autoroute. J'avais lu une déclaration de François BAUSCH, disant que le Luxembourg ne retenait pas ce projet. Je voulais juste en avoir la confirmation. Et la question qui s'adressait plus à la SNCF, mais qui à mon avis concerne complètement ce débat. Il y avait un beau projet qui a été enterré dans un tiroir, c'était le projet de la gare d'interconnexion de Vandières qui me semblait répondre en partie à la volonté de désengorger l'autoroute. Je voulais savoir si cela ne serait pas intelligent de le remettre également au cœur de ce projet. Merci.



Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public

Bien. Nos amis luxembourgeois sont fortement sollicités. S'ils veulent répondre, je les en remercie. Nous vous redonnons le micro. Je suis désolé, mais le transport frontalier est vraiment une forte préoccupation pour la région.

Romain SPAUS, ministère de développement durable et des Infrastructures du Grand-Duché de Luxembourg

C'était des questions courtes. Je donnerai aussi des réponses courtes. En ce qui concerne l'écotaxe, le Luxembourg n'envisage pas d'introduire une telle taxe. En ce qui concerne le monorail, c'est vrai que nous ne supportons pas ce projet parce que nous avons déjà une nouvelle ligne ferroviaire de Bettembourg à Luxembourg. Et nous n'avons techniquement pas l'espace sur les réseaux autoroutiers pour faire construire un monorail. Et nous supposons qu'avec les financements, avec la ligne ferroviaire Bettembourg – Luxembourg de 300 millions d'euros, nous avons fait notre pas.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. La question de la gare de Vandières n'est pas de la compétence de la DREAL, si j'ai bien compris, n'est pas non plus de la compétence directe de la SNCF. Comme je ne vois pas de représentant de la région qui pourrait s'exprimer, je suis désolé, mais posez votre question sur internet... Si ? Quelqu'un de la région peut s'exprimer sur la gare de Vandières. Merci.

Patrick HATZIG, vice-président du Conseil régional de Lorraine en charge des transports

Patrick HATZIG, Vice-président Mobilité. Je serai court aussi sur cette question. Une consultation a eu lieu. Il y a un résultat que nous connaissons. Aujourd'hui, la région est en train d'analyser dans ses commissions techniques, avec l'ensemble des élus, les conséquences qui découleront de ce refus de la gare de Vandières par nos concitoyens. Et de ces conséquences, pouvoir faire une analyse pour, pourquoi pas, à l'occasion de l'avènement de la nouvelle région, avoir tous les arguments et tout ce qu'il nous faut dans le dossier pour poursuivre et financer cette gare de Vandières qui, évidemment, est décisive sur ce sillon lorrain.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public

Merci beaucoup pour vos réponses très courtes. Les mains continuent à se lever. Ne vous en faites pas, nous prendrons toutes les questions. Monsieur, juste devant, en gris. Merci.

Christophe DUPONT

Bonjour. Christophe DUPONT, citoyen Manomois. Nous parlons beaucoup d'un projet d'implantation d'entreprises chinoises qui vont développer un maximum de transferts et de transports. Qu'en est-il dans votre étude ? Deuxième question, très courte aussi : N'est-il pas possible de mettre les voies d'urgence sur l'autoroute à disposition des transports en commun ?

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public

Bonne question. Là, je crois que c'est à la DREAL que nous demanderons la réponse. Merci.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint, DREAL



Pour conduire les études de trafic à des horizons lointains, puisque nous construisons l'infrastructure qui durera un certain nombre d'années, nous avons fait un recensement de l'ensemble des projets qui avaient été identifiés sur le territoire, dont celui que vous avez identifié, les impacts étant pris en compte dans les modélisations de trafic. Je vous invite, si vous souhaitez l'analyser de façon plus précise, à consulter cette étude de trafic qui est en ligne sur le site internet.

S'agissant de l'utilisation des voies d'urgence par les transports en commun, c'est tout à la fois impossible en l'état actuel du réseau au sens où les bandes d'arrêt d'urgence n'ont pas été conçues pour une circulation sécurisée des transports en commun et la structure n'est pas faite pour accueillir un tel type de trafic. Par contre, c'est bien l'esprit dans lequel nous travaillons avec nos partenaires du Grand-Duché de Luxembourg au travers de ce que nous appelons cette étude d'exploitation multimodale de l'A31 élargie au nord de Thionville, où nous regardons dans quelle mesure la plateforme élargit à la fois ses voies de circulation et ce que vous appelez aujourd'hui la bande d'arrêt d'urgence, mais qui serait aménagée pour permettre des circulations. Nous regardons quelles sont les possibilités qui pourraient être mises en place dans une perspective en effet de circulation favorisée des transports en commun et du covoiturage, puisque ce sont des modes qui permettent d'avoir un moindre impact sur l'environnement. Et nous regardons aussi ce qui pourrait être fait en termes d'accès pour favoriser ces modes. Cela fait partie de nos réflexions. Et nous conduisons ces réflexions conjointement avec nos partenaires luxembourgeois.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public

Merci pour votre question, parce qu'elle me permet de rappeler que nous avons deux ateliers qui sont prévus. Un mercredi prochain, le 28 mai, à Metz concernant le financement. Et un au mois de juin concernant l'offre multimodale. Effectivement, quand nous parlons de l'étude de trafic, vous avez ce document que vous devez lire, qui est tout de même quelque chose de copieux. Nous avons prévu de réunir un public qui souhaiterait approfondir la question pour nous faire remonter des propositions, des idées et des questions. Sachant qu'en parallèle, nous faisons également un débat mobile où nous allons dans les centres commerciaux ou à Nancy prochainement pour essayer de rencontrer aussi des personnes qui n'ont peut-être pas le temps ni l'intérêt à lire 90 ou quelques pages.

Question suivante, s'il vous plaît ? Monsieur, devant l'allée et nous irons de l'autre côté après.

Serge OTT

M. OTT, riverain de l'A31. Parce que pour l'instant, je n'ai entendu personne parler de cela. Cela fait 25 ans que je supporte l'A31 en bruit, en retombées de gaz, en poussière sur ma terrasse quand je fais mes barbecues, bruit incessant 24h/24. Je sais que ce n'est pas tellement à la mode dans ce débat d'en parler puisqu'en fait il n'y a aucun objectif qui est vraiment destiné aux riverains directement. Mais je me permets tout de même de poser la question. En fait, le passage de Thionville ne surprend plus personne. J'ai des amis allemands qui sont très surpris quand ils passent ici, parce qu'il n'y a aucune protection pour les habitants, nulle part. Tout au long de l'A31, jusqu'à Nancy, il n'y a pas de protection pour les habitants. Nous faisons comme s'ils n'existaient pas. 100 000 véhicules, 90 000 véhicules/jour au bout de votre jardin. C'est tout de même dingue que personne n'y pense.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public

Nous allons demander à la DREAL de répondre à cette question.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint, DREAL

Votre préoccupation est partagée par le maître d'ouvrage. Nous comprenons parfaitement qu'un certain nombre de riverains subissent des nuisances liées à l'autoroute. Pour toutes les constructions qui sont antérieures en effet à la réalisation de cette autoroute, nous avons des obligations en termes de protection, ce qu'ils appellent la résorption des points noirs bruit. Des programmes sont conduits au rythme des programmations budgétaires. Dans le cadre de ce projet, ce qui est proposé, c'est de pouvoir accélérer la résorption de ces points noirs bruit. C'est ce que nous avons appelé tout à l'heure la remise à



niveau environnementale de l'autoroute actuelle, et donc la mise en place de protections phoniques, notamment pour les riverains pour lesquels nous avons des obligations de résorption de ces points noirs bruit. L'A31 doit être l'occasion d'accélérer le programme de résorption de ces points noirs.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public

Merci. De l'autre côté, devant la régie, le Monsieur aux cheveux blancs qui lève la main.

Jean-Paul JACQUOT, association AGIRR-FNAUT Lorraine

Jean-Paul JACQUOT, association AGIRR-FNAUT Lorraine. Une précision d'abord en ce qui concerne justement les nuisances de l'autoroute. Nous parlons du bruit qui, effectivement, engendre des désordres cardiovasculaires, mais il faut aussi parler de la pollution et de l'augmentation d'effet de serre. Or, le projet amènera une augmentation de la circulation automobile, c'est-à-dire en particulier à Frisange. Il y aura une augmentation du nombre des cancers, étant donné que nous savons de source fiable que les cancers connaissent une recrudescence de part et d'autre d'une autoroute sur 800 m. Ceci était une précision.

En ce qui concerne la route entre Thionville et la frontière luxembourgeoise, nous disons que nous étudierons la possibilité d'aménagement pour les transports en commun. Nous avons parlé du covoiturage. Vous savez certainement qu'une expérience a démarré récemment sur l'A1 au nord de Paris où une voie a été dédiée aux bus et aux taxis, pas au covoiturage, parce qu'ils ont buté sur la difficulté de définir ce qui était covoiturage. Malheureusement, peut-être, cette possibilité semble exclue pour l'autoroute entre Thionville et la frontière luxembourgeoise. Je voudrais savoir si, à l'opposé, il est totalement exclu ou non que cette troisième voie soit dévolue à un moment ou à un autre aux automobiles particulières qui ne relèvent pas du covoiturage ou des transports publics. C'est une précision à laquelle je tiendrai particulièrement.

En ce qui concerne le réseau ferré, j'ai été extrêmement surpris par l'affirmation par le représentant de SNCF Réseau que la capacité ne posait pas de problème entre Thionville et le Luxembourg, plus précisément entre Nancy, Metz et le Luxembourg. Nous parlons, en heure de pointe, de 6 000 voyageurs. Or, 6 000 voyageurs, qu'est-ce que c'est par rapport aux 115 000 qui sont estimés pour la période envisagée. Cela me semble très peu. Et dès lors, je pense que l'ambition est insuffisante pour le réseau ferré. En fait, nous avons prôné, AGIRR-FNAUT Lorraine, non seulement l'aménagement du réseau ferré existant, mais la revitalisation d'une voie ferrée entre Aumetz, Fontoy et non plus Audun-le-Tiche malheureusement, puisqu'une route l'a coupé, mais Belval. Et je me demande pourquoi cette réanimation n'est plus envisagée, sachant que la zone de Belval, certes, est desservie par une route, mais de façon insuffisante. Pourquoi ce projet ne sera-t-il pas réanimé, étant donné que via Belval, nous prévoyons une desserte d'Esch-Uelzecht, d'Howald et de Luxembourg ?

Enfin, dernière question en ce qui concerne l'intermodalité. Je regrette qu'à l'heure actuelle l'intermodalité soit très peu développée. Je prends pour exemple celui que je connais bien, c'est-à-dire la gare d'Hettange-Grande. À la gare d'Hettange-Grande, il n'y a aucune desserte par des bus, par un moyen de transport public quelconque. Aucun garage à vélo, aucune piste cyclable. C'est un exemple, mais je pense que l'intermodalité pourrait être fortement développée pour accroître justement le trafic ferroviaire. Je vous remercie.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public

Je pense que vous pourrez venir à l'atelier qui est bien le jeudi 11 juin à Thionville sur la thématique de l'intermodalité. Une partie de la question s'adresse à la DREAL. Une partie de la question s'adresse à SNCF. Je ne sais pas si c'est Réseau ou Mobilité, mais ils nous répondront. Je propose que la DREAL commence à répondre.

Yann LETROUBLON, chef du projet A31 bis, DREAL Lorraine



Merci pour votre question. Je réponds sur le premier point, l'augmentation des gaz à effet de serre. Je vous informe qu'un bilan carbone a été étudié dans le cadre du projet A31 bis et que celui-ci, qui est mis en ligne sur le site internet du débat public, conclut à ce que le projet n'a pas d'incidence significative sur les gaz à effet de serre tout simplement parce que le projet n'augmente pas la quantité de déplacement dans l'aire d'étude. Ce n'est pas un aspirateur à voitures qui serait extérieur. C'est juste le fait qu'il permet, en redonnant de la capacité à l'infrastructure A31, de capter des véhicules qui circulent aujourd'hui sur un réseau secondaire moins bien adapté. Au global, les émissions de gaz à effet de serre n'augmentent pas avec la réalisation du projet.

Et pour les autres questions, je passe la parole.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint, DREAL

Je tiens à préciser que vous demandez en gros quelle est la modalité d'exploitation de ce que vous appelez la troisième voie. À ce stade, nous sommes bien dans une étude sur les solutions qui pourraient être mises en place pour une exploitation de l'infrastructure élargie, ce qui veut dire un panel de solutions à étudier qui est plus large que ce que vous évoquez. Et à ce stade, sans aucune décision sur ce qui sera mis en œuvre. Cela peut être une troisième voie réservée comme vous le dites. Cela peut être une 3 voies et une bande d'arrêt d'urgences spéciale, avec des dispositifs adéquats pour permettre son exploitation. Cela peut être en plus un travail sur les accès à cette infrastructure, des accès réservés, des accès privilégiés, régulés. À ce stade, c'est l'objet de cette étude que nous conduisons avec tous nos partenaires luxembourgeois. Il n'y a pas de solution arrêtée à ce niveau.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public

Pas de solution. Pouvez-vous tout de même, pour que la salle soit bien informée... Sur le site internet, nous avons une première partie de l'étude. Vous pouvez la lire, elle est intéressante et bien faite. Je n'ai pas encore très bien saisi quels étaient les horizons auxquels ce cabinet d'étude devait remettre la suite de son rapport. Pouvez-vous le donner à la salle, pour que nous percevions bien quels sont les horizons de votre étude. Les avez-vous en tête ?

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint, DREAL

Le déroulé de l'étude tel qu'il est en cours, puisque l'étude a été lancée. La première phase qui a été mise en ligne correspond à un diagnostic de la situation. C'est-à-dire que nous avons fait un travail sur la connaissance des mobilités dans l'aire d'étude qui correspond en gros à la zone entre Thionville et Luxembourg-Ville. Connaissances notamment qui ont inclus des enquêtes auprès d'usagers, qui permettront de mieux connaître leurs attentes, leurs pratiques. Nous avons en parallèle eu des échanges sur les perspectives d'évolution de la demande, qui ont été arrêtées en partenariat avec les partenaires luxembourgeois. Nous avons eu un travail sur l'identification de l'ensemble des projets qui existent dans l'aire d'étude, que ce soit des projets routiers, des projets de transport en commun ou autres. C'est cette partie diagnostic qui a été mise en ligne, puisqu'à ce stade c'est la partie validée de l'étude. Est en cours un travail de construction d'un modèle spécifique multimodal de simulation de trafic, qui doit permettre justement de bien apprécier finement sur cette aire comment la demande se répartira en fonction de l'offre qui est mise en place. Offre à la fois routière et transport en commun. Et quand ce modèle sera bien calé, il y aura un travail pour examiner l'adéquation d'aménagements envisageables. C'est là où je dis que plusieurs solutions pourront être regardées. De voir en quoi ces solutions peuvent être compatibles avec la demande telle qu'elle est identifiée. Et à ce stade, cela permettra d'éclairer les partenaires sur les solutions qui peuvent être mises en place. Et ensuite, définir des modalités techniques de mise en œuvre.

Mais aujourd'hui, je le répète, ce qui est mis en ligne, c'est le diagnostic puisque c'est la seule partie validée de l'étude à ce stade. Et nous visons de pouvoir avancer sur les modélisations puis sur le test de solution entre la fin de l'année 2015 et l'été 2016.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public



D'accord. Nous allons passer la parole à la SNCF pour qu'elle continue à nous répondre.

Jacques WEILL, Directeur régional Lorraine, SNCF Mobilités

Je comprends que vous puissiez être déçu des 6 000, si vous avez compris que les 6 000 places étaient sur l'ensemble de la pointe du matin. Non. Les 6 000 dont nous parlons tout à l'heure sont bien 6 000 places par heure, à l'heure de pointe maximale, ce qui représente sur l'ensemble des 4 heures de l'heure de pointe de l'ordre de 18 000 places. Ceci est dans l'horizon 2020. Sans compter les places debout. Pour ceux qui utilisent les trains, vous voyez à peu près quel est le pourcentage de voyageurs debout dans les trains après Hettange. Donc, ces 18 000, si nous n'abandonnons pas cette possibilité d'avoir des voyageurs debout, cela en fait 27 000. Je parle bien de 27 000 par sens, pendant la période de pointe. Ce qu'évoquait Thomas ALLARY, côté Réseau, c'est la nécessité maintenant, si ces chiffres ne suffisent pas, d'examiner combien de trains en plus de ces 6 sillons par heure seraient possibles. C'est un travail qui sera à faire en commun avec nos partenaires luxembourgeois. Pour l'instant, nous sommes restés sur 6 sillons par heure, parce que cela nous semble déjà très important. Mais le chiffre de 27 000 dont je parlais ne suppose pas de 7^e ou de 8^e sillon, sachant que 8 ou 9 sillons par heure sur une double voie, ce sont des choses qui existent, mais il faut tout de même que nous étudions la capacité de la gare de Thionville, la longueur des quais, etc., si nous voulions aller au-delà des 6 sillons. Nous n'avons pas non plus du tout étudié l'hypothèse de faire des trains plus longs que 9 voitures. Sachant que 9 voitures, c'est simplement parce que c'est la pratique des matériels existants en Lorraine. Mais il existe des trains beaucoup plus longs que 9 voitures en technique ferroviaire très classique. Vous voyez que les possibilités d'aller au-delà des 27 000 par sens en heure de pointe restent à étudier. Et c'est ce qui sera étudié avec la DREAL, avec les partenaires luxembourgeois pour regarder quelles sont les limites du ferroviaire. Pour l'instant, comme le disait Brice MORICEAU tout à l'heure, même avec des hypothèses très importantes et aussi importantes que celles que je dis, il est possible que nous n'arrivions pas à absorber la totalité de la croissance, mais vous voyez tout de même que cela permet de faire une multiplication par 3 ou par 4 du nombre de voyageurs transportés aux heures de pointe.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public

Merci. Je prends une personne dans le fond qui lève la main depuis un bon moment. Ensuite, nous reviendrons devant et un peu sur la droite, puis nous passerons au centre. Merci de patienter.

Jean-Jacques OURTAU

Bonsoir. Jean-Jacques OURTAU, de Distroff. J'avais deux questions, notamment une assez pragmatique. Je suis très content que la SNCF nous propose d'augmenter la capacité des trains, et donc l'augmentation des voyageurs. Mais je me demande, puisque souvent dans les trains ce sont des personnes qui viennent des périphéries des grandes agglomérations, comment elles se gareront puisqu'elles viennent forcément en voiture. Aujourd'hui, nous nous apercevons par exemple que Thionville aux heures de pointe, passé 8 h du matin, il n'y a plus de places. Nous ne pouvons pas nous garer. Aujourd'hui, que propose la SNCF concrètement pour augmenter ces capacités ? Si nous voulons mettre des personnes dans les trains, il faut qu'elles puissent arriver jusqu'au train.

Deuxième chose, comme je prends aussi l'autoroute régulièrement, je me demandais, parce que nous parlons beaucoup de cette 2x3 voies entre Thionville et Luxembourg, si c'est quelque chose qui est acté ou si c'est quelque chose que nous étudions. Et si c'est en étude, j'entends aussi le Luxembourg nous dire qu'ils ont acté, *a priori*, si j'ai bien compris. Pourquoi l'État français ne fait-il pas comme l'État luxembourgeois et n'acte pas le passage à la 2x3 voies tout simplement ?

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public

La première partie de votre question visait la SNCF. Et la deuxième question sur l'État français. Nous aurons la parole de l'État français après.



Jacques WEILL, Directeur régional Lorraine, SNCF Mobilités

Je tiens simplement déjà à dire en termes de financement des parkings que la région donne la possibilité aux localités, aux communautés de communes ou aux agglomérations qui le souhaitent d'un abondement financier de la part de la région sur des projets de parking. Le plus célèbre et le plus récent ici est celui d'Uckange, qui a été inauguré il y a très peu de temps, grâce au financement de la région et de l'agglomération. Dans les projets, côté SNCF, nous considérons que l'un de nos rôles est d'aider à libérer des terrains. Des travaux très importants sont en cours actuellement avec la ville de Thionville sur ce sujet, dont nous espérons des aboutissements très rapides. Le financement sera trouvé selon les endroits avec deux options. Si nous prenons le cas d'Uckange, le parking est gratuit. Si nous prenons le cas d'Hagondange, nous avons vu la multiplication des zones de parkings côté ouest d'Hagondange qui sont payants (35 euros par mois). Ils se remplissent immédiatement. Tout agrandissement du parking, malgré le fait que ce soit payant, est immédiatement occupé. Je rappelle que ces 35 euros par mois sont à comparer à des prix de parkings en ville à Luxembourg qui se situent plutôt autour de 200 ou 300 euros par mois. Il est clair que l'avenir du stationnement dans le secteur nord du sillon se développera certainement majoritairement avec du stationnement payant, parce qu'il se compare au stationnement luxembourgeois. Et nous, côté SNCF, notre objectif est bien effectivement d'arriver à libérer des terrains. Et des pourparlers sont en cours dans de nombreuses gares sur ce sujet, pour accompagner le cadencement, pour accompagner le développement d'offre du cadencement.

Et au-delà du parking, pour accéder à la gare, l'autre solution est des navettes de rabattement. Progressivement, nous savons que diverses agglomérations sont prêtes à rajouter d'autres systèmes de rabattement que ce qui existe déjà. Les choses se construisent progressivement en partenariat entre la région, la SNCF et les agglomérations dans le cadre du cadencement sur ce sujet.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public

Merci. Si l'État veut bien répondre, merci.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint, DREAL

Vous posez la question de s'il y a une décision prise côté de l'État. Au regard de la législation, il y a une obligation faite au maître d'ouvrage pour les projets d'une certaine envergure, catégorie à laquelle appartient l'A31 bis, d'organiser un débat public. La ministre a d'ailleurs rappelé dans sa saisine de la Commission nationale du débat public qu'elle était attachée à ce qu'il y ait une large concertation et que le public puisse très largement s'exprimer sur ce projet et son opportunité. Comme il a été mentionné tout à l'heure, c'est uniquement à l'issue du débat que la ministre rendra publique sa décision sur les suites à donner au projet. Et c'est à ce moment-là qu'elle décidera de l'acter ou pas.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public

Nous rendons la parole de ce côté-là de la salle. Monsieur, nous commençons par vous.

Serge OTT

Toujours le riverain. Je ne sais pas s'il y a beaucoup de riverains dans la salle, finalement, parce que je m'attendais à beaucoup de questions de riverains. Et je vois des utilisateurs de l'autoroute, d'accord. Mais nous, riverains, sommes plusieurs milliers ici. Vous m'avez mal répondu tout à l'heure. Le bruit, effectivement. Mais y a-t-il vraiment quelque chose de précis prévu sur la traversée de Thionville pour cette autoroute, autre que ce qu'il y a en ce moment, c'est-à-dire en plein air ? Est-ce que des enquêtes de santé publique ont été faites sur les 500 m autour de cette autoroute à Thionville ? Avons-nous déjà une idée des retombées de gaz ? Ma terrasse est noire tous les jours. J'aimerais savoir s'il y a des enquêtes sur lesquelles vous vous appuyez pour prendre vos décisions. Parlons sérieusement. Là, vous dites que peut-être nous ferons un « truc » antibruit, par-ci, par-là, nous ne savons pas trop où. Ce ne sont pas des réponses à nous donner, cela. Nous sommes des riverains. Nous méritons le respect, que nous n'avons pas depuis 30 ans que cette autoroute existe. On fait comme si



nous n'existions pas. Il s'agirait peut-être d'être un peu plus sérieux que cela. Pour répondre à mes questions, c'est autre chose que j'attendais ce soir.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public

Nous verrons s'ils peuvent aller un peu plus loin dans votre réponse. Vous pouvez aussi toujours poser votre question par écrit sur le site internet. Et là, cela donne le temps à la DREAL de creuser une réponse qui est validée par la Commission. J'entends bien que la réponse qui vous a été faite dans une salle et avec des délais très courts ne vous satisfait pas. Mais le débat n'est pas que dans la salle. Pensez-y. Il est sur un site internet. Pouvez-vous donner des réponses complémentaires ? Merci.

Yann LETROUBLON, chef du projet A31 bis, DREAL Lorraine

Juste un point sur le bruit. Après, je parlerai de la pollution de l'air. Sur le bruit effectivement, des enquêtes sont menées, des mesures sont menées pour gérer les points noirs. C'est ce qui avait été dit, je n'y reviens pas. Sur la pollution de l'air, il y a également des connaissances qui s'affinent régulièrement. Il y a des enjeux importants en proximité routière, c'est indéniable. Effectivement, il y a également des zones sur lesquelles les dépassements des objectifs sont relevés. C'est pour cela que des actions sont menées dans la cadre des plans de protection de la qualité de l'air, mises en œuvre pour essayer de limiter au maximum ces phénomènes-là. À savoir que dans la traversée de Thionville, le projet A31 bis, pour revenir à lui, permet tout de même de soustraire un trafic relativement important, qui permet donc d'avoir moins de pollution par conséquent.

L'autre point, c'est que lorsque son projet suit son cours, il y a ensuite une étude d'impact qui est menée. Cette étude d'impact s'intéresse à toutes les thématiques liées à l'environnement, dont la qualité de l'air. Et vu que nous sommes sur des trafics très importants et dans un milieu urbain, cette étude d'impact et cette étude sur la qualité de l'air incluent également une étude sanitaire pour identifier effectivement les enjeux. Voilà ce que je peux vous dire sur ce sujet-là aujourd'hui.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public

Sur le sujet, il y a également la réunion de Toul qui reparlera de l'environnement. Nous essaierons d'aller plus loin dans les réponses. Devant, le Monsieur qui lève la main avec son stylo. Merci de vous présenter et nous vous écoutons.

Florent GOLIN, AGIRR-FNAUT Lorraine

Bonsoir. Florent GOLIN, AGIRR-FNAUT Lorraine. Messieurs les représentants du Luxembourg, bonsoir. Je n'ai pas bien compris votre fonction respective, mais peu importe. Je dois vous dire que ce soir, pourtant je ne suis pas un fan inconditionnel du gouvernement luxembourgeois, mais ce soir après la présentation que vous nous avez faite, j'ai honte d'être Français. Franchement, quand nous voyons qu'avec 1,1 milliard d'euros, vous êtes capables de faire un tramway, une nouvelle gare, quelques nouvelles lignes et un élargissement d'autoroute, et nous, ce que nous faisons en même temps avec les mêmes sommes, ce sont de nouvelles autoroutes au pied des maisons existantes, franchement j'ai envie de me cacher. Figurez-vous que contrairement à ce que disaient ces messieurs tout à l'heure, leurs documents officiels disent à travers les lignes que, quoi que nous fassions, l'A31 au nord de Thionville augmentera de 10 à 15 000 véhicules à l'horizon 2030. Sauf que dans l'étude de trafic qui a été déléguée à un organisme privé, il est prévu en cas d'A31 bis que le trafic sur l'A31 au nord de Thionville, élargi à 2x3 voies oscille entre 100 000 et 124 000 véhicules par jour. Cela veut dire que le principal facteur de développement du trafic, ce n'est pas les paramètres socioéconomiques que l'on nous rabâche depuis tout à l'heure, mais c'est l'évolution du réseau routier lui-même. Là-dessus, je pose une question. Évidemment pour vous, Messieurs les Luxembourgeois, cela signifie que du côté de la France nous ouvrirons les vannes pour essayer de débloquent les embouteillages que nous avons chez nous, pour les « refiler » chez vous, aux portes de votre ville, puisqu'évidemment l'équivalent du débit que peut avoir une 2x2 voies qui arrive aux portes de Luxembourg, lorsque cela deviendra une 2x3 voies l'effet d'entonnoir ne peut être qu'accentué.



Autre chose. Je m'interroge sur le sérieux des pronostics, que ce soit de trafic routier ou de trafic d'autres alternatives. Nous avons eu une expérience avec le rapport Lépingle ces dernières décennies où l'apocalypse que vous nous prévoyez, Messieurs, à l'horizon 2030, une saturation totale de l'A31 avec des portions dont le trafic augmente au-delà de 100 000 véhicules par jour, c'est exactement la même chose que ce que l'on prévoyait il y a 15 ans, qui devait arriver à l'échéance de 2010, grand maximum. Force est de constater que cela ne s'est pas fait. À l'heure actuelle, aucune section n'a franchi le cap des 100 000 véhicules par jour et au contraire la croissance du trafic a eu tendance à se tasser. Il n'y a pas de raison que la méthodologie ait évolué depuis. Je pose la question : quelles conclusions en tirez-vous ?

Enfin, j'exprime un regret par rapport à cette réunion où nous sommes censés parler de cette offre alternative. Au final, on nous parle de prévisions de trafic routier qui augmentera parce que nous ferons des autoroutes nouvelles et de prévisions sur les offres alternatives qui certes augmenteront aussi parce que – c'est remarquable et cela fait plaisir qu'en dépit des baisses de dotation de l'État et de toutes les conséquences négatives sur le transport alternatif – nous arrivons tout de même avec le cadencement à repartir sur des objectifs un peu plus joyeux, mais cela reste tout de même globalement du statu quo, un réseau identique, avec certes des trains en plus. Forcément, dans des conditions comme cela, le réseau n'augmentera pas beaucoup.

J'ai pris les Luxembourgeois à partie, je vais tout de même poser la question en résumé : quelles conclusions tirez-vous de la non-réalisation des études similaires aux vôtres et effectuées par vos prédécesseurs – des polytechniciens seniors, je ne pense pas que c'était ce qu'il y avait de moins sérieux à l'époque ? Deuxièmement, pourquoi n'évoquez-vous pas dans votre rapport le fait que le principal facteur d'évolution du trafic, c'est l'évolution du réseau routier ? Nous nous doutons bien que lorsque nous avons une feuille de route à suivre, nous sommes bien obligés de sélectionner les arguments qui vont dans notre sens, mais j'aimerais bien vous entendre là-dessus. Je vous remercie.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public

Merci. La question est comment lire ce rapport de trafic qui, quelques fois, est difficile à lire.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint, DREAL

Je devrai infirmer ce que vous avez dit sur la méthodologie d'analyse. La méthodologie d'analyse n'est pas qu'il y a une croissance du trafic routier qu'il faut absorber. Bien sûr, vous en trouverez les détails dans le rapport d'analyse de trafic. Ce qui est fait, c'est une projection des besoins de déplacement. Nous ne prédéfinissons pas si ces déplacements sont routiers, ferroviaires ou autre. Nous regardons la projection des besoins de déplacement. Besoins de déplacement sur une aire d'étude, qui correspond donc aux besoins de déplacement des habitants du sillon, plus la prise en compte des besoins extérieurs, ce que nous appelons les besoins d'échange, qui concernent aussi le sillon et les besoins de transit. Ensuite, à ce besoin de déplacement, qu'avons-nous fait ? Nous avons regardé dans quelle mesure les politiques volontaristes sur les autres modes pouvaient répondre et capter ces besoins de déplacement. Donc, les projets qui vous ont été présentés, les perspectives qui vous ont été présentées, que ce soit sur le fluvial, le développement des plateformes... nous vous avons parlé tout à l'heure que nous sommes à un trafic de 1 000 conteneurs par mois, 12 000 par an. Nous avons regardé si nous projetons, si nous allons vers l'avant, et par exemple dans l'étude de trafic, nous sommes dans des perspectives qui varient entre 50 000 et 100 000 conteneurs. Nous avons donc bien des hypothèses volontaristes de prise en compte de ces autres modes. Nous avons fait le même travail pour les passagers sur le ferroviaire. Ce sont les chiffres qu'évoquait rapidement Brice MORICEAU sur l'impact qu'aura l'attractivité accrue de la desserte ferroviaire de Luxembourg sur une diminution de ces besoins de déplacement par la voie routière. Et après, ces besoins de déplacement... tous ceux qui ne sont pas absorbés par les autres modes se retrouvent en effet sur la voie routière. Donc, ce n'est pas le routier qui génère les déplacements, c'est comment les besoins de déplacement sont pris en compte par l'ensemble des modes existants aujourd'hui et futurs en Lorraine, puisque nous nous sommes projetés sur des horizons volontaristes sur les différents modes.

Ensuite, vous posez une question sur comment nous pouvons dire que 100 000 véhicules par jour iront au Luxembourg. Là encore, votre analyse n'est pas que l'A31 bis va générer du trafic. La question est qu'aujourd'hui, au vu des perspectives de croissance du trafic – nous pouvons rappeler, quand M. WEILL parlait de la croissance de la demande, etc., il y a un phénomène d'attractivité du Luxembourg, en effet, d'évolution du nombre de frontaliers, qui génèrent des besoins de



déplacement – nous constatons qu’une partie de ces besoins de déplacement sera en effet captée par l’augmentation de l’offre ferroviaire. Mais cette offre ferroviaire ne répondra pas à tout. Aujourd’hui, je crois que vous dites que les réalités montrent qu’il n’y a pas de problème, je pense que les usagers de l’A31 au nord de Thionville constatent quotidiennement qu’il y a des problèmes d’absorption de la capacité sur cette A31. Ce que nous voyons en projetant, c’est que comme l’A31 n’a pas la capacité suffisante, un certain nombre de ces usagers qui ont besoin de se rendre au Luxembourg, qui ne sont pas captés par le train, qui sont rebutés par la congestion de l’A31, se diffusent sur le réseau adjacent, sur les RD ou autres. Donc, ils n’apparaissent pas en effet en trafic dans la situation de référence. Sans le projet, ils n’apparaissent pas sur l’A31, parce que nous ne pouvons pas à un certain stade mettre 100 000 personnes qui auraient envie de prendre cette infrastructure si elle n’est pas élargie. Par contre, lorsque nous réalisons cet élargissement, nous retrouvons de la capacité. Ces usagers qui se sont diffusés sur le réseau adjacent reviennent sur l’A31. Donc, ce sont bien des usagers routiers qui existaient déjà qui reviennent dessus. Mais je rappelle quelque part – nous parlons de nuisance – que réaliser cet élargissement, c’est capter sur une infrastructure conçue pour cela des usagers qui sinon diffusent sur un réseau qui n’est pas forcément conçu pour cela. Et si vous regardez les études de trafic, puisque vous y faites référence, vous verrez que lorsque nous analysons les phénomènes de report, si vous regardez le réseau adjacent RD, vous verrez qu’en situation de référence il est à un niveau de charge X, et que lorsque nous réalisons l’élargissement, le niveau de charge des réseaux secondaires diminue, puisque ces usagers préfèrent utiliser une infrastructure plus performante qui répond mieux à leurs besoins et qui est conçue pour ces déplacements moyenne et longue distance.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public

Merci. Je rappelle que nous avons un atelier qui traitera du sujet, parce que ce sont des choses qu’il faut regarder de très près. Les deux ateliers le traiteront. Je donne la parole à d’autres personnes dans la salle. Monsieur, ici, qui se lève.

Roger MELLINGER

Bonsoir. Roger MELLINGER, citoyen français. Je suis impressionné par l’imagination débordante que tout le monde déploie ici pour trouver des solutions pour continuer à approvisionner le Luxembourg en main-d’œuvre frontalière. C’est la 3^e génération de travailleurs frontaliers que le pouvoir politique et économique français envoie au Luxembourg. Quelle est la solution à ce problème de mobilité ? Mon propos ne s’adresse qu’à la mobilité des travailleurs frontaliers. La seule solution réaliste n’est pas de rajouter des cadences de train, de rajouter une troisième voie, une quatrième voie, une cinquième voie, c’est de développer des emplois pour les Français en France. Tout le monde s’accorde à dire, du plus petit politique au plus grand, que la France est un grand pays. Et je veux bien le croire. Mais un grand pays se doit de développer des conditions qui permettent à ses citoyens de travailler dans son pays. La seule solution à long terme est celle-là. Toutes les solutions que vous proposez sont des solutions antiéconomiques, antiécologiques, antisociales. Merci.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public

Je vous ai entendu Monsieur. C’est le type même de prise de position qui est tout à fait légitime dans un débat. Je vous en remercie, elle est importante. Je pense que la DREAL n’est pas compétente pour répondre au nom du politique. Ce n’est pas son rôle. Je propose que nous passions malheureusement à la question suivante.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint, DREAL

Si vous permettez, je tiens quand même à faire une...

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public



Si vous avez la compétence. Le Monsieur a posé la question en termes politiques. Excusez-moi, j'ai bien entendu. Il pose la question en termes politiques, il a parfaitement le droit. Si vous vous estimez capables de répondre à ce niveau-là, allez-y. Cela ne me gêne pas.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint, DREAL

Non, j'apporte un commentaire. Je ne réponds pas. Le constat dans le développement, puisque nous disons que le projet permet d'accompagner le développement économique de la région, je tiens juste à rappeler que les 80 000 frontaliers qui travaillent au Luxembourg représentent aujourd'hui 10 % de la population active lorraine. En effet, nous pouvons estimer qu'il est légitime de s'interroger sur comment nous leur permettons d'accéder dans des conditions efficaces à leur lieu de travail.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public

Merci. Juste une chose pour le Monsieur. Nous avons bien une réunion sur l'environnement. Elle a lieu à Toul, parce qu'il faut que nous nous déplaçons partout. Je ne sais pas si elle est sur internet. Malheureusement, non. Mais vous avez ensuite une synthèse et un *verbatim* disponible sur le site de la Commission. Monsieur, devant ?

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

Jean-Claude THOMAS, président de la Commission mobilité au Conseil économique, social et environnemental de Lorraine. J'aurais des questions à plusieurs de vos intervenants. Au niveau de SNCF Réseau, nous avons entendu un peu ce qu'il s'est dit tout à l'heure. J'aurais deux questions par rapport à l'heure de pointe parce que c'est un dossier sur lequel nous travaillons depuis de nombreuses années. Nous avons parlé tout à l'heure de 6 sillons dans l'heure de pointe. Nous connaissons à peu près les heures de pointe, le matin, le soir et le retour pour les travailleurs frontaliers. Je voulais savoir comment nous intercalons les trains de grandes lignes, comme les TGV ou les trains de grandes lignes.

Deuxième question. J'ai entendu M. ALLARY nous dire que pour le nœud de Metz, les travaux sont terminés. J'ai peut-être mal compris ce qu'il nous a dit tout à l'heure. Mais il disait qu'il y aurait de nouveau des soucis sur les nœuds ferroviaires de Metz et Nancy en 2020, mais que le contrat de plan État région 2015 – 2020 pourrait résorber. À la date d'aujourd'hui, le CPER pour ce qui concerne la Lorraine et notre région est encore loin d'être signé. Lorsque nous regardons ce qui est écrit dedans, il y a loin de la coupe aux lèvres. C'est une interpellation que j'ai par rapport à SNCF Réseau.

Pour SNCF Mobilité, pour M. WEILL, j'ai bien entendu ce qu'il a dit, les révolutions, 50 % de capacités en 2016 à Luxembourg. Ce qui me pose problème, c'est que quand nous disons que nous augmentons la capacité, à un moment donné il faut aussi du matériel roulant. Nous savons que la région Lorraine a déjà investi tout de même 576 millions d'euros depuis 2002 en intégrant les rames Régiolis qui arrivent sur notre territoire. Il est difficile d'acheter encore de nouveaux matériels. J'ai bien entendu que SNCF Réseau nous disait que nous avons la capacité. Mais ce qui m'interpelle là-dessus, c'est que si nous voulons mettre un peu plus de capacité, il faut trouver du matériel roulant. Et nous savons les contraintes que subissent les collectivités locales. Donc, cela pose un problème assez important. Et nous avons fait l'aspect fluvial dont je ne parlerai pas. Mais l'aspect fret ferroviaire. Nous avons parlé de l'autoroute ferroviaire Luxembourg – Bettembourg – Le Boulou. J'ai fait le calcul, puisque nous avons entendu tout à l'heure que nous avons 4 allers-retours actuellement. Cela fait 320 poids lourds que nous aurions en moins sur les 1 000 qui vont augmenter, comme on l'a dit plusieurs fois dans le débat public. Nous passerions à 6, cela ne fait jamais que 480 poids lourds par jour. Et il était prévu ici, bien avant 2020, c'était même prévu en 2015, que nous passions à 10 allers-retours. Ce qui ferait tout de même 800 poids lourds par jour. Si nous rajoutons le fluvial, en gros le représentant nous a dit tout à l'heure que c'est entre 300 et 700 poids lourds en moins par jour. Ce que nous **plaidons** au niveau du Conseil économique, social et environnemental de Lorraine, c'est la complémentarité de l'ensemble des offres. Il ne faut pas opposer les uns aux autres. C'est important de travailler ensemble. Et je trouve que la présentation qui est faite au niveau de l'offre, nous savons que nous avons 8 000 frontaliers qui vont au Luxembourg en prenant le TER. Je rectifie un peu les chiffres qu'a dit M. MEUNIER tout à l'heure, nous avons 87 000 frontaliers qui vont au Luxembourg tous les jours. Nous avons dit que 8 000 utilisent le TER. Il faut savoir que nous en avons 3 000 qui, à partir de



maintenant, pendant 10 ans, vont aller de l'autre côté. Nous savons que nous pouvons en capter à peu près 10 % pour le train. Cela fait 300. Donc, il en reste 2 700 qui devront utiliser pour l'instant leur voiture. J'en viens au fait de l'aménagement autour des gares. Si nous voulons inciter davantage de Lorrains à prendre les trains, il faudrait peut-être qu'il y ait une meilleure intermodalité, une meilleure articulation entre les différents réseaux. Cela passe par les horaires, par la tarification, par l'offre de stationnement parking pour les voitures. Nous avons très peu parlé des vélos, mais il y a aussi l'offre de stationnement vélo aux abords des gares ou des pôles d'échanges multimodaux. Ce que nous souhaitons au CESEL, avec toutes ces remarques, c'est que nous engagions vraiment des réflexions sur la gestion des temps entre la vie professionnelle et la vie privée. Nous n'en avons pas encore parlé pour l'instant – je suis là depuis le début des débats dans la CPDP. Il y a ce point-là. Il y a encore ce fameux télétravail. Nous n'en avons pas encore parlé. Nous avons vu l'aspect économique à Woippy, mais personne n'a abordé ce point-là. Ce qui permettrait deux choses : une meilleure régulation des déplacements, puisque nous avons bien dit, M. MEUNIER l'a dit tout à l'heure, que ce n'est pas parce que nous faisons une nouvelle infrastructure que nous augmentons. Il faut absorber ce qu'il va nous arriver d'ici 2025 – 2030. Et surtout, si nous améliorions à ce niveau-là du temps de travail, nous pourrions élargir ces heures de pointe et ne pas nous retrouver en pointe le matin, le midi et le soir. Merci.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public

Merci. Est-ce que la SNCF ou Voies Navigables de France veulent apporter une précision et une réponse ?

Thomas ALLARY, Directeur régional Alsace, Lorraine, Champagne-Ardenne, SNCF Réseau

Je crois que nous allons le faire en deux temps. Sur la partie Réseau, vous parliez de la construction des 6 sillons. Je ne rentrerai pas trop dans la technique. Ce qui est certain, c'est que les études de capacité dont je parlais tout à l'heure permettent de passer ces 6 sillons. À partir du 7^e, cela devient beaucoup plus problématique. Donc, effectivement, nous cherchons à répartir la capacité qui est ainsi permise, tout au long de la journée. Pour être clairs, nous ne faisons pas passer les trains de fret à l'heure de pointe. Vous savez que les trains de fret circulent plutôt dans les heures creuses, voire la nuit sur le sillon lorrain puisqu'il est très utilisé pour ce type de trafic. Pour les TGV, cela dépend de l'offre. Je parle sous le contrôle de Jacques WEILL, mais je crois que de toute façon sur l'heure de pointe du matin, il n'y a pas de TGV qui arrive à Metz avant 9 h, qui est le début de la fin de l'heure de pointe.

Sur l'aspect contrat de plan État région, effectivement, j'espère que j'ai utilisé les bons termes tout à l'heure. J'ai dit que des projets d'amélioration de la capacité en termes d'infrastructures pour la gare de Metz, pour le nœud de Metz et pour le nœud de Nancy, étaient envisagés dans les discussions en cours pour le contrat de plan État région. Effectivement, ce n'est pas du tout achevé et signé à cette heure-là.

Je voulais rebondir également sur ce que vous disiez sur l'autoroute ferroviaire, en confirmant que l'autoroute ferroviaire Perpignan – Luxembourg est un service qui fonctionne, mais c'est un service techniquement compliqué à mettre en place sur le réseau. C'est un service qui fait plus de 1 000 km, qui traverse toute la France. Et il a le bon goût de traverser le nœud de Metz, le nœud de Dijon, le nœud de Lyon et la vallée du Rhône, qui sont tous des nœuds extrêmement chargés. Et donc, nous arrivons forcément, à un moment ou à un autre, dans l'un de ces nœuds à des heures de pointe. C'est extrêmement compliqué de construire des sillons, qui ne mettent pas 2 jours évidemment, pour ces navettes. Aujourd'hui, nous parlions de 4 allers-retours quotidiens. Construire le 5^e, le 6^e, c'est très compliqué en ce moment. Et les 10 que vous évoquiez, très clairement, nous ne sommes pas capables de les faire aujourd'hui.

Jacques WEILL, Directeur régional Lorraine, SNCF Mobilités

En réponse très rapidement sur le parc de matériel roulant, pour ce qui est de 2016, l'augmentation des 50 % sur Luxembourg se fait en utilisant le matériel roulant existant avec une rotation du parc très élevée. La rame arrive à Luxembourg, elle repart immédiatement vers Metz pour refaire un tour. Et pour 2020 – 2021, les autorités luxembourgeoises et la région nous ont demandé de faire l'étude de ce que représenteraient les besoins de parc au-delà de 2020 – 2021.



Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public

Juste une précision. Si je comprends bien, lorsque nous accélérons les rotations, nous diminuons les coûts de fonctionnement. Est-ce bien comme cela que cela fonctionne ?

Jacques WEILL, Directeur régional Lorraine, SNCF Mobilités

C'est ce qui a permis le développement du projet du cadencement en 2016 sans aller ponctionner sur les finances publiques.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public

Merci. Est-ce que VNF veut apporter une précision ? Non. Madame, dans le fond, qui avait demandé la parole. Merci.

Cathia JUNG

Bonsoir. Je suis Cathia JUNG. J'habite Thionville et je fais tous les jours le trajet en voiture vers Howald. Quand cela roule bien, nous mettons 20-25 minutes. Quand cela roule moins bien, comme ce soir, nous pouvons mettre entre 1 h 30 et 2 h. Cela fait plus de 25 ans que je fais ce trajet-là et cela devient de pire en pire. Je voulais poser la question aux personnes luxembourgeoises qui étaient présentes. Je voulais savoir quand la gare d'Howald ouvrirait. Nous parlons beaucoup de cette gare, nous en avons parlé souvent, mais nous n'avons pas vraiment de date. Moi qui travaille sur Howald, cela m'intéresserait beaucoup. Merci.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public

Est-ce que vous avez la précision ?

Guy BESCH, ministère de développement durable et des Infrastructures du Grand-Duché de Luxembourg

La gare de Howald sera réalisée en plusieurs temps. Dans un premier temps, nous construirons un nouveau quai sur la ligne principale existante, qui sera mise en service en 2017. Ensuite, comme je l'avais exposé dans le graphique, en 2019, il y aura la gare de bus complète pour tous les bus. En 2017, il y aura une gare provisoire, mais l'accès à la zone est garanti. Ensuite, en 2021, il y a aussi le tramway et l'extension pour raccorder toute la ligne Luxembourg – Bettembourg à la gare d'Howald. Déjà, en 2017, vous aurez des trains qui s'arrêteront à Howald, venant de Thionville.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Il y a encore de nombreuses questions. Nous essaierons de les prendre toutes.

Aurélien BISCAUT, Agence d'urbanisme Lorraine Nord

Merci. Aurélien BISCAUT, Agence d'urbanisme Lorraine Nord. J'aurais aimé réagir à beaucoup de choses, mais il est tard. J'ai deux ou trois questions. Tout à l'heure, un intervenant évoquait le fait que cela aille plus vite côté luxembourgeois que côté français pour faire une troisième voie. La question que je me pose surtout est que, de mémoire, il me semble qu'il n'est pas prévu d'élargir côté luxembourgeois au niveau du poste douanier à trois voies, mais de rester à deux voies, pour justement ne pas faire d'appel d'air. Comment avez-vous pris en compte cet élément dans le projet ?

Deuxième question. Je m'interroge sur la prise en compte de Bettembourg. Nous avons beaucoup évoqué le fret ferroviaire. Sauf que sur le projet Bettembourg à 215 millions d'euros, il y aura des effets extrêmement importants en matière poids lourds. Tout à l'heure, Brice MORICEAU évoquait le fait de pouvoir reporter 1 000 poids lourds en termes de report modal.



Sauf que ce projet, vraisemblablement, devrait générer 3 à 4 000 poids lourds supplémentaires sur l'autoroute. Comment ce point est-il pris en compte ?

Dernier élément. Simplement un point que je n'ai sûrement pas compris dans le dossier du maître d'ouvrage. Je cite les pages pour que vous puissiez vous repérer : pages 50 et 51. Je vois une forme d'incohérence, mais c'est sûrement une incompréhension de ma part, entre le tableau qui évoque les perspectives de trafic routier, notamment sur les flux voyageurs à Luxembourg et la carte. Sur la carte, les flux augmentent de 15 % quand sur le tableau ils augmentent de 35 à 40 %. Est-ce que vous pourriez m'expliquer pourquoi un tel écart entre ce que nous trouvons d'un côté et ce que nous trouvons de l'autre ? Merci.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public

Merci. Si la question est peut-être difficile, nous pouvons vous donner du temps et vous demander de répondre complètement sur le site internet. C'est possible. Il est tout à fait possible que le maître d'ouvrage ne puisse pas répondre tout de suite. À voir.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint, DREAL

Je propose de passer la parole à Sylvain LAROSE du CEREMA qui, je le précise par rapport à ce qui a été dit tout à l'heure, n'est absolument pas un organisme privé, puisque c'est un organisme public dont la tutelle est partagée entre un Conseil d'administration avec des collectivités territoriales et l'État. Je lui passe la parole, puisque c'est ce centre d'études techniques qui a réalisé pour nous les études de trafic.

Sylvain LAROSE, CEREMA

Par rapport à vos trois questions, sur la première question qui est la prise en compte de la génération supplémentaire liée au développement de la plateforme de Bettembourg, effectivement nous avons pris en compte dans notre situation de référence à l'horizon 2030 le développement d'un certain nombre de zones d'activité dans la plateforme de Bettembourg, avec une génération supplémentaire de trafic. Je ne vous cache pas qu'à l'instant T je ne me souviens plus exactement de quelle génération supplémentaire nous avons injecté sur la plateforme de Bettembourg, mais elle a bien été identifiée et nous avons bien prévu un trafic supplémentaire de poids lourds lié à son développement.

Ensuite, sur le poste de douane, je laisserai le maître d'ouvrage répondre. Et sur l'incohérence que vous pensez identifier au niveau des pages 50 et 51 du DMO, en fait le tableau qui se trouve page 50 présente les évolutions moyennes des déplacements sur l'ensemble du périmètre. Ce sont des flux origine destination entre zones à l'intérieur du sillon lorrain. Alors qu'en fait la page 51 présente le résultat une fois que ces flux sont affectés sur le réseau. La répartition des déplacements n'est pas homogène entre le réseau autoroutier principal et le réseau secondaire. En fait, il y a plus de déplacements qui s'orientent sur le réseau autoroutier qui a une capacité plus importante avec des conditions de déplacement plus favorables, qui fait que le trafic sur le réseau autoroutier évolue de façon plus importante que le réseau secondaire. Mais comme sur la carte simplifiée, nous n'avons affiché que le réseau principal, c'est ce qui laisse supposer qu'il y a une petite incohérence entre les deux chiffres. Mais d'un côté, nous avons une évolution des flux de déplacement sur la zone et de l'autre côté nous avons une évolution des trafics sur le réseau autoroutier uniquement.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public

La DREAL, sur la cohérence entre ce qui se passe côté français et côté luxembourgeois ?

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint, DREAL



Je parle sous le contrôle de nos partenaires luxembourgeois, puisqu'ils sont là. Je rappelle donc que nous conduisons bien un travail conjoint. Et d'abord, ce travail conjoint dépasse très largement ce qui se passe sur le routier, puisque comme cela a été mentionné, il y a des réflexions communes qui sont menées aussi bien sur le ferroviaire, sur les transports routiers et donc sur cet élargissement. Il se trouve que le préfet de la région Lorraine était récemment en réunion avec le ministre luxembourgeois, M. BAUSCH. Donc, je me contenterai de citer et je dirai que le ministre des Transports luxembourgeois a clairement dit que la décision aujourd'hui côté luxembourgeois n'avait pas été prise, tout simplement parce qu'elle n'a pas encore été prise côté français.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public

Il est 22 h 10. Qui souhaite encore poser des questions ? Je vois 6 mains. Nous allons essayer de terminer, parce que je vois que la salle se vide. Je propose que nous prenions trois questions à la suite. Nous les noterons, nous vérifierons les réponses et ferons les trois suivantes. Nous commençons par Monsieur, ici à gauche.

Pierre BEVALOT, association préservation et silence sur Thionville Ouest

Bonsoir. Pierre BEVALOT de l'association préservation et silence sur Thionville Ouest. Nous avons l'autoroute depuis 1982. Nous avons commencé à en entendre parler, nous nous sommes inquiétés de tout cela. Nous nous sommes rapprochés de la ville et on nous a dit : « Nous allons passer par là au lieu d'aller du côté ouest. » Il se trouve qu'en 1988 l'autoroute a été mise en service. L'autorité nationale avait dit à la ville qu'elle ferait des merlons à cet endroit-là ou que l'autoroute serait enterrée ou en déblais. Et il se trouve que cela n'a pas été fait. Je ne sais pas si dans le futur, vous parlez de troisième voie, mais à cet endroit sur 200 m, nous sommes au niveau des véhicules. Est-ce que cela fera l'objet d'un masquage, d'une construction de merlons à cet endroit-là, parce que cela fait longtemps que cela dure ?

Et une autre question concerne un peu la technique. Vous parlez de troisième voie. Mais je voudrais bien savoir comment vous la faites et combien elle coûtera.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public

D'accord. Une autre question.

Jean-Marc BOUCHER

Bonjour. Jean-Marc BOUCHER. J'habite Kanfen, donc je vis sur l'autoroute pratiquement, puisque j'ai travaillé au Luxembourg et me dirige vers Thionville. Quelques petites remarques, M. Yann LETROUBLON. Comment pouvez-vous affirmer qu'il n'y aura pas d'influence au niveau carbone, au niveau pollution, alors que les véhicules sur la page 51 ont une évolution estimée entre +20 000 et +25 000.

Deuxièmement, M. MEUNIER, dans ce dossier du maître d'ouvrage, vous sous-estimez ou anesthésiez carrément le problème des réseaux adjacents et surtout si, par malheur pour nous qui habitons Kanfen, l'autoroute sera à péage. Nous avons déjà beaucoup de soucis le matin lors des heures de pointe. Nous avons un peu peur.

Autre chose que je voulais également signaler. Là, nous parlons de l'A31, alors que la circulation doit être prise dans un ensemble global. Nous parlons peu de l'A30, alors qu'elle pourrait nous servir à délester à partir de Richemont le trafic de poids lourds, par exemple. À ce sujet-là, d'ailleurs, j'ai l'occasion de covoyer en Belgique et au nord de la Belgique entre Liège et Rotterdam. Que remarquons-nous ? Que la circulation est interdite sur les réseaux autoroutiers E40, E19, E411 et bien d'autres, entre 6 h et 9 h, et entre 16 h et 21 h. Nous aurions peut-être l'occasion de dévier ou d'interdire le trafic sur l'A31 de Richemont à Luxembourg pour le dévier sur l'A30. C'est là que se situe le souci de mettre l'A30, c'est là qu'arrive la solution globale.

Encore une chose. Alors que nos amis luxembourgeois essaient en vain de faire disparaître la monocentricité du trafic, vous allez carrément en opposé au système luxembourgeois. C'est ce que je voulais dire.



Je pense que ce projet est déjà dépassé, puisque si nous écoutons les uns et les autres – et Monsieur l'avait bien signalé –, dans 10 – 15 ans, vous ne savez pas comment cela se passera. Aujourd'hui, il y a de nouvelles façons de voyager, de se transporter. Vous ne les prenez pas en compte. Vous êtes des technocrates du 20^e siècle, du siècle passé et vous avez été formés par le passé et avez des solutions du passé.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Une troisième question. Monsieur, devant.

Serge POGORZELSKI

Bonsoir. Serge POGORZELSKI, je suis responsable bureau d'études au Luxembourg. Je suis utilisateur de l'A31. J'irai un peu dans le sens du maître d'ouvrage pour dire qu'effectivement j'évite de prendre l'A31 pour les raisons que tout le monde connaît. J'ai une question au sujet de savoir sur quels éléments vous vous baserez pour prendre votre décision de poursuivre le projet ou pas. Et si vous ne poursuivez pas le projet, quelles alternatives proposez-vous à court terme, puisque c'est à court terme que nous avons besoin de réponses ? Ensuite, j'ai encore une question sur les trois scénarios de financement que vous proposez. Est-ce qu'il y en a un qui est pressenti ? Si oui, lequel ? Et j'appuierai un peu la question d'une personne d'avant. Effectivement, le fait de rendre l'autoroute payante, puisque nous nous rendons bien compte qu'une solution à 22 ans paraît peu optimiste et en tout cas pas à hauteur du projet, ne risque pas justement de saturer un réseau secondaire que j'utilise aujourd'hui parce qu'il n'est justement pas saturé ? Je vous remercie pour vos réponses.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public

Bien. Nous passons la parole à la DREAL pour répondre.

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Les merlons, des protections phoniques qui auraient été promises au moment de la réalisation initiale de l'infrastructure et qui risquent d'être condamnés avec la troisième voie ?

Yann LETROUBLON, chef du projet A31 bis, DREAL Lorraine

En ce qui concerne les protections phoniques, que ce soit type merlons ou mur antibruit, nous en avons parlé tout à l'heure. Effectivement, des points noirs de bruit sont identifiés, pour lesquels la résorption se fait par dotation budgétaire dans le cadre des contrats de plan État région. Cela prend du temps. Et l'intérêt du projet A31 bis aussi est d'avoir un effet qui permettra de traiter l'ensemble des points sur lesquels il y a des difficultés dans le cadre du projet.

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Vous pouvez continuer à interroger par écrit, par internet et des réponses complémentaires peuvent être apportées. Les conséquences sur la pollution carbone ? Une interpellation qui a été faite. Je renvoie encore une fois à cette réunion que nous ferons à Toul, où nous regarderons de plus près avec peut-être un expert pour nous permettre d'y comprendre davantage. Le report, l'articulation entre les réseaux adjacents et le réseau principal de l'A31. C'est une interrogation, vous l'avez expliqué, mais tout le monde n'a pas compris, parce que c'est assez complexe.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint, DREAL



Je vais essayer d'être plus pédagogique, mais je pense qu'en effet nous essaierons de mettre un document spécifique après pour essayer de l'illustrer. Mais je réponds tout de même. C'est presque une question d'hydraulique. Aujourd'hui, nous avons un besoin de déplacement de la Lorraine vers le Luxembourg. Ce besoin de déplacement est en perspective de forte croissance, puisque les hypothèses partagées avec les Luxembourgeois sont que l'attractivité du Grand-Duché de Luxembourg se poursuivra pour les travailleurs transfrontaliers. Une fois que nous avons pris en compte les personnes qui peuvent être captées par des modes autres que la route,

par le ferroviaire, par le transport collectif routier ou autre, il y a donc un reste d'usagers qui utiliseront la voiture. Ces usagers qui utiliseront la voiture ont un choix d'itinéraire, comme vous le dites. Il y a l'autoroute et le réseau adjacent. Au vu de la saturation de l'autoroute, un certain nombre d'usagers, comme Monsieur le précisait, choisissent d'utiliser le réseau secondaire. À l'avenir, si nous n'élargissons pas l'A31, vu cette dynamique d'attractivité du Grand-Duché de Luxembourg qui se poursuit, ils seront de plus en plus nombreux. L'A31 étant déjà saturée, l'attractivité comparative des réseaux adjacents augmentera et nous constaterons une montée en puissance des trafics sur ces réseaux adjacents. Lorsque nous élargissons l'A31, que se passe-t-il ? Nous recréons de l'attractivité sur l'A31. Donc, ces usagers qui sont partis sur le réseau adjacent reviennent sur l'autoroute. Et lorsque nous la mettons à péage, nous en avons certes un peu moins que lorsqu'elle est gratuite, mais nous avons toujours moins de trafic sur le réseau adjacent parce que l'autoroute est attractive et, point particulier que nous n'avons pas mentionné jusqu'à présent, les niveaux de péage qui ont été adoptés pour cette section ont été adaptés justement pour conserver l'attractivité et éviter le report. Si bien qu'aujourd'hui, le niveau de péage envisagé sur cette section si elle est mise à péage est à peu près de la moitié du niveau de référence de la moyenne des autoroutes nationales. Je peux illustrer parce que nous avons quelques éléments de trafic. J'en prends une au hasard. La RD 59 par exemple. Si nous nous projetons dans l'avenir sans réaliser le projet, nous aurons de l'ordre de grandeur de 8 000 véhicules par jour sur cet axe. Si nous réalisons le projet sans le mettre en concession, nous n'en avons plus que 3 000 sur cette RD. Nous voyons bien qu'en réalisant le projet, nous réattirons sur l'autoroute des usagers qui étaient partis sur ce réseau secondaire. Si nous mettons l'autoroute à péage, nous avons un ordre de grandeur de 2 600 usagers sur... Non.

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Vous n'oublierez pas d'écrire le document, comme vous l'avez promis, et nous le publierons, parce qu'il mérite d'être regardé à tête reposée. C'est complexe.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint, DREAL

Nous avons bien un peu plus d'usagers quand c'est payant et un peu moins quand c'est réduit, mais quoi qu'il arrive, dans une proportion sur cet axe-là qui est à peu près de la moitié de ce qui serait si nous ne réalisions pas l'autoroute.

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Merci. Nous irons plus loin. Une question supplémentaire qui n'avait pas encore été posée jusqu'à maintenant dans le débat : ne pourrions-nous pas alléger l'A31 dans sa définition actuelle en renvoyant une partie du trafic poids lourds sur l'A30 ?

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint, DREAL

Cela fait partie de la discussion qui a été initiée tout à l'heure avec le Président du Conseil général sur l'attractivité de l'A30. Comme je le disais, là aussi, vous aurez des éléments plus précis de calcul qui seront mis sur internet. C'est ce que précisait M. PUYFAUCHER. Juste pour dire qu'aujourd'hui nous avons regardé quelle serait l'attractivité de l'A30, si nous ne réalisons pas l'A31 bis et que nous mettons aux normes autoroutières l'A30. Donc, dans quelle mesure cette infrastructure peut capter ou pas du transit. Nous constatons déjà que le potentiel de trafic qui peut être attiré au vu des origines destinations est de l'ordre de 2 000 poids lourds. En fait, lorsque nous regardons l'attractivité des itinéraires dans les simulations, nous trouvons qu'au mieux l'A30 peut capter de l'ordre de 500 poids lourds, qui est à rapporter à son attractivité globale.



[Intervention hors micro : inaudible]

Jean-Michel STEVENARD, Commission particulière du débat public

L'interdiction des poids-lourds à certaines heures.

Jean-Marc BOUCHER

J'habite du côté de Fontoy. Je peux vous dire que l'autoroute A30 marche très bien jusqu'au niveau de Fontoy. Mais qu'avons-nous fait à Fontoy ? Un seul tunnel de petit gabarit. Un seul tunnel, alors qu'il était question d'en faire deux. Mais on a dit : « Plus tard ». Donc, déjà, première chose pour freiner les poids lourds qui vont en Belgique. Deuxième chose, le viaduc qui passe sur la Chiers à Longwy, une voie. Un scandale ! Donc, deuxième frein pour les poids lourds qui vont en Belgique et aux Pays-Bas. Je les comprends, les poids lourds viennent jusqu'à Thionville, ensuite bifurquent sur la gauche et vont à Arlon. Alors que si nous, avec nos politiques qui étaient frileux il y a quelques décennies, nous avons fait l'A30 jusqu'à Arlon, parce que ce n'est pas loin... Il y a Longwy, Mont-Saint-Martin, Arlon. Et à Arlon, nous récupérons l'autoroute pour aller vers Bruxelles.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public

Monsieur, j'avais parfaitement compris cette question qui avait été posée à Woippy par une dame au fond de la salle. J'étais allé voir la DREAL en disant que c'était la première fois que nous avons une proposition alternative au tracé. J'avais dit à la DREAL qu'ils devaient l'étudier, parce que c'est une alternative. La DREAL l'a étudié et nous a envoyé une fiche que nous avons reçue hier, parce que ces études sont tout de même un peu longues. Nous avons la fiche complète. L'étude montre que cette solution ne répond pas au problème. Nous avons lu la fiche cet après-midi. C'est ce qu'ils nous disent. Vous aurez cette fiche à disposition et pourrez éventuellement la critiquer sur le site internet, le plus rapidement possible, dès que nous aurons demandé une petite synthèse pour que...

[Intervention hors micro : inaudible]

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public

Attendez. Nous sommes bien d'accord, cette solution n'était pas dans le dossier du maître d'ouvrage. Mais vous l'aurez en complément. Vous aurez une réponse là-dessus. Il y a encore une question, c'est l'interdiction des poids lourds que vous avez posée avec des horaires, 6 h 30 – 9 h, si j'ai bien compris, et la même tranche horaire l'après-midi. Est-ce une solution que nous pouvons envisager sur l'A31 aujourd'hui ?

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint, DREAL

L'interdiction de circulation des poids lourds à certaines heures pose des problèmes techniques de stockage. Il faut créer des capacités qui permettraient de stocker...

[Intervention hors micro : inaudible]

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public

Attendez, Monsieur. Vous avez posé deux questions, je pense que nous pouvons écouter la DREAL. Je ne peux pas vous laisser continuer. (s'adressant à la DREAL) Continuez à poser vos difficultés pour faire des interdictions de poids lourds.



Samuel MEUNIER, Directeur adjoint, DREAL

Donc, si nous venions à interdire le trafic poids lourds à certaines heures, il y aurait nécessairement l'obligation de réaliser des aires de stockage pour permettre le stationnement dans des conditions sécurisées de ces poids lourds. Ensuite, il faut rappeler, si nous regardons notamment, puisque vous faites référence au nord de Thionville, les conditions de circulation, que l'essentiel de la circulation est une circulation pendulaire de véhicules légers. Et même si nous retirions les camions en transit de cette circulation – encore une fois, il faudrait avoir les moyens de le faire –, nous ne résoudrions pas les problèmes de saturation de l'infrastructure à l'heure de pointe.

[Intervention hors micro]

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public

Non, excusez-moi, Monsieur. Nous allons reprendre trois dernières questions et nous arrêterons. Essayez d'être le plus bref possible dans les questions.

Patrice DALLOZ

Je serai bref. De toute façon, c'est juste une réaction que j'ai pour l'instant. Dans le sens où l'importance du passage de la région Lorraine n'a jamais été prise en compte à son importance par l'État. L'exemple de l'autoroute A31 est là pour le démontrer. Sa construction s'est faite en plusieurs dizaines d'années, avec chaque fois des discussions. Il y a eu un morceau de l'autoroute A31 qui s'est arrêté d'abord en bas de Bertrange Imeldange. Après, un morceau a été construit pour s'arrêter à Thionville. Et après, le morceau pour aller jusqu'au Luxembourg. Et chaque fois, des dizaines d'années se passaient. L'État n'a jamais pris l'importance de la Lorraine.

L'abandon rapide d'une nouvelle autoroute est encore un autre exemple. L'État s'est vite défaussé là aussi. Ce projet A31 bis ressemble à un emplâtre, en faisant remarquer qu'il sera long s'il n'y a pas de péage. Nous avons bien compris tout à l'heure dans vos réponses que vous avez déjà acté le prix du péage. Si nous ne payons pas l'autoroute, nous attendrons encore longtemps. L'État se défausse encore une fois après l'abandon de l'écotaxe aussi, par exemple. Vous avez rappelé l'importance du passage de la région Lorraine au début de votre présentation. Nous sommes sur un axe nord – sud, sud – nord de l'Europe. Il y a deux types de trafic sur cette autoroute : le régional et l'international. Nous parlons des camions, mais nous oublions de parler des mouvements migratoires pendant les vacances. Vous n'êtes pas sur l'autoroute au moment des vacances quand les Hollandais et les Belges descendent dans le sud de la France. Là, c'est la saturation, encore pire. Nous ne parlons pas de cela.

Le Président du Conseil départemental était là tout à l'heure. Il parlait de l'Europort. L'Europort est une solution qui peut aider pour les transports pour déménager les camions de l'autoroute, avec le fret qui se fera. Les Hollandais ont compris l'importance de l'Europort. Ils comprennent que cela peut être quelque chose de très important. Nous voulons faire passer l'autoroute à travers Florange, avec tous les effets négatifs que cela peut avoir, alors qu'en prenant ce même point de départ nous avons des friches industrielles à Terville, qui sont entièrement libres. L'autoroute passerait là, nous desservirions en même temps l'Europort. Aucune habitation ne serait impactée, l'Europort serait desservi, pour le fret ce serait... Nous avons en plus l'autoroute ferroviaire qui passe à proximité. Il y a des solutions. Mais là, nous parlons, nous disons aux personnes : « Non, il faut faire l'autoroute, il faut faire le péage pour qu'il soit fait le plus vite possible ». Mais ce n'est rien du tout cette solution. Les personnes qui réagissent ici réagissent très bien. La réaction de la personne tout à l'heure qui disait être fière du Luxembourg, je la comprends. Le Monsieur qui parle du péage derrière moi, c'est également la même chose. Voilà ce que j'avais à dire.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public



Merci beaucoup. Nous passons la parole ici pour continuer. Puis, nous prendrons la dernière question ici et arrêterons après. Allez-y.

Laurent FISCHER, AGIRR Fnaut

Bonsoir. Laurent FISCHER, je suis utilisateur aléatoire de l'A31 et aussi membre d'AGIRR. Je voulais faire une remarque sur l'A30. Effectivement, l'A30 pourrait être une bonne idée de détourner autrement les flux, mais peut-être avec ce que vous avez dit effectivement il manque un tunnel et il y a un pont qui n'est pas assez large, mais sans doute ce qu'il manque aussi, c'est une superbe aire de station-service comme Bierchem, parce que je rappelle tout de même que Bierchem au Luxembourg est la plus grosse station-service pour les poids lourds en termes de capacité tous les jours. Vous pouvez faire tout ce que vous voulez, c'est malheureux, pour mettre en place une A30 très performante, mais si vous n' imaginez pas en limite de frontière une petite extraterritorialité pour imaginer une station Bierchem bis sur l'A30, je crois que nous n'aurons jamais le bénéfice que nous attendons de l'A30. C'est juste une boutade, mais sans doute sur le fond y a-t-il quelque chose à creuser.

Sinon, je pense aussi que les Hollandais ou les Belges, pour aller en vacances, s'il y avait une station-service pour faire un dernier plein sur l'A30, ils le feraient et nous ne les verrions pas sur Thionville.

Une autre chose dans votre plaquette, page 81, que nous avons vue également dans une *slide*. Vous indiquez : transit interdit par Beaugregard, sous-entendu camions transit obligation par la nouvelle A31, donc par l'A31 bis. Comment discriminez-vous les camions ? Parce que sur l'autoroute, soi-disant 1 camion sur 2 est du fret local. Comment est-ce que cela se passerait ? Irions-nous dans l'absolu, en mettant un gabarit strictement voiture et payant sur Beaugregard et comme cela aucun camion n'y sera ? Et vous mettez tout sur l'A31 bis. Je ne suis pas forcément pour. Comment expliquez-vous votre interdiction ? Et surtout comment la mettez-vous en place, telle qu'elle est présentée dans votre document ? Merci.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public

Merci. La dernière question et nous demanderons à la DREAL de faire une réponse.

Alain HEYER, Adjoint au maire, Florange

Je suis le dernier. Je vous remercie. J'avais tenté lors de la première intervention de prendre la parole, avant que vous ne la passiez à Anne GROMMERCH et ensuite à Patrick WEITEN. Je remercie nos amis luxembourgeois. Je n'ai pas de questions à leur poser immédiatement, mais s'ils sont à l'atelier financement, nous pourrons leur demander comment ils font pour financer aussi rapidement de gros investissements, alors que nous, nous attendons depuis 50 – 55 ans un investissement sur la traversée de Florange. Je me présente : Alain HEYER, adjoint au maire de Florange. Je crois que j'ai rencontré quelques personnes parmi vous déjà, en mairie. Et j'ai entendu plusieurs personnes parler de Florange ce soir. Je les remercie. Effectivement, nous parlons d'environnement, de nuisances, etc. Je comprends parfaitement, et depuis les années des échanges avec l'ancien maire Jean-Marie DEMANGE, les difficultés de la ville de Thionville et des riverains de cette autoroute qui traverse la ville. Je les comprends parfaitement. Nous n'avons jamais été opposés à l'A31. J'ai pratiqué largement cette autoroute entre Nancy et Luxembourg dans ma carrière qui s'arrêtera bientôt. Donc, il y a évidemment quelque chose à faire.

Je reviens sur le terrain florangeois. Vous avez dit tout à l'heure que lors d'une précédente réunion, je crois à Woippy, c'était la première fois que l'on vous faisait une proposition. À Florange, on vous en a fait une aussi. Je ne sais pas si je dois être déçu dès ce soir, puisque c'est la première réunion à laquelle je participe – nous y reviendrons avec M. DECKER, le maire. Je ne veux pas être déçu et surtout je ne voudrais pas que quelques milliers de Florangeois le soient. Vous le savez, je m'adresse à la salle, il y a tout de même eu un petit événement à Florange qui a fait parler de la ville, je crois, comme aucun autre événement industriel, au cours de ces dernières décennies. Cela a été la fermeture des hauts fourneaux. J'avais proposé au moment de l'annonce de la fermeture des hauts fourneaux que nous nous servions de l'A30, que nous passions par le site sidérurgique pour rejoindre le bois de l'étoile et régler définitivement le problème de Florange, le problème du désenclavement de la ville et de la vallée de la Fensch, et le problème d'Hayange qui ne peut aller ni vers le Luxembourg ni



vers la Belgique par l'A30. Cette question a été évoquée à plusieurs reprises. Je ferai court. Je me demande si je dois être déçu. Je me dis que quand nous faisons un calcul pour une infrastructure comme celle que j'ai proposée il y a 12 ans et que vous vous êtes engagés à regarder, je pense qu'il faut quelques mois, pour avoir travaillé un peu dans le milieu, voire quelques trimestres. Donc, je me demande si je dois être déçu puisque le 13 décembre, je n'aurai pas une réponse à laquelle je pourrai m'arrêter. C'est la question que je pose à la DREAL. Je ne sais pas si la ville de Florange prendra la décision – je ne suis qu'aux finances, mais je suis prêt à ce que nous fassions un effort – de trouver les moyens financiers pour que nous menions nous-mêmes l'étude. En tout cas, il y a là un intérêt évident, historique. Historique, je le répète. Le val de Fensch peut être désenclavé aujourd'hui grâce à cette liaison A30 – A31. Et je ne comprendrai pas, je le répète pour la salle à nouveau... Ce tracé serait aux trois quarts situé sur Florange malgré tout. Donc, nous déplacerions ce tracé de Florange à un autre endroit de Florange. Il ne resterait qu'à traverser le site des hauts fourneaux. Florange se mobilisera dans les quelques jours. C'est la première intervention. Ce n'est pas que nous soyons totalement contre, nous l'avons dit. Nous avons fait un courrier au Président de la République. Il s'agit là d'une proposition historique pour désenclaver le bassin sidérurgique. J'en arrête là, mais j'attends que nous ayons une réponse de votre part sur la fiabilité des calculs de structures et d'ouvrages d'art qui seront prévus pour ce contournement, en répétant qu'en même temps nous traiterions le problème du tunnel en direction de l'A30 pour faciliter ce passage aussi. Merci.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public

Bien. Première réponse de la DREAL. Mais votre interpellation mérite d'être poursuivie. Vous l'écrivez. Vous les interpellerez encore.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint, DREAL

Par rapport à des remarques qui ont été faites, la prise en compte des enjeux de la Lorraine par l'État, je reviendrai à ce qui a été dit initialement. Le gouvernement, face au constat d'un certain nombre de projets, d'infrastructures programmées sur le territoire et de la difficulté de les financer tous dans un délai raisonnable, a confié à une commission spécialisée, composée d'élus et d'experts, le soin de proposer une hiérarchisation des projets prioritaires à l'échelon national en matière d'infrastructures de transport. C'était la Commission Mobilité 21, présidée par Philippe DURON. Elle a remis ses conclusions. Le gouvernement, à la suite, a acté que parmi les projets prioritaires retenus figurait l'A31 bis. Donc, je crois qu'il y a en effet une opportunité proposée par l'État de pouvoir, si un consensus suffisant émerge, conduire ce projet.

Deuxième chose. Vous dites que c'est acté. Et un intervenant précédent avait posé la question de savoir s'il y a un scénario privilégié. C'est un des enjeux du débat d'éclairer la décision, en montrant ce que nous avons essayé de faire au travers de la présentation de plusieurs scénarios, qu'il y a en effet un équilibre à trouver entre le financement public, donc par le contribuable, dans un contexte qui est très largement connu de contraintes sur la dette publique, aussi bien de l'État que des collectivités ; et d'autre part, un équilibre à trouver avec la contribution de l'utilisateur et bien sûr qui pose un problème en fonction de son niveau sur l'acceptabilité sociale. Cet équilibre à trouver a un impact sur le délai de réalisation. À ce stade, il n'y a pas de décision prise, le but du débat est justement que chacun puisse s'exprimer, puisse prendre en compte quels sont les enjeux du choix et qu'à l'issue de ce débat la ministre puisse être en situation de définir quelle suite sera donnée au projet, et s'il y a une solution de financement qui est retenue, si elle souhaite des travaux complémentaires d'analyse. Mais à ce stade, il n'y a pas de scénarios privilégiés. Il n'y a pas de choses actées. Vous dites que le péage est acté. Non. Ce qui est signifié et ce qui est légitime, c'est que nous donnons, dans les hypothèses où un péage est mis en place, que nous éclairions le débat en disant quel niveau de péage serait mis en place. Et donc, vous trouverez dans le document les différents niveaux de péage qui sont envisagés pour les différentes sections. Mais ce n'est pas acté en tant que tel. Il n'y a pas de décision. C'est pour éclairer.

Vous parlez de l'Europort. Tout à l'heure, nous sommes peut-être allés trop vite. Je le répète. Dans le document, nous parlons bien des projets, des autres modes qui sont développés et de leur capacité à absorber un certain nombre de trafics sur tout ce qui est plateforme multimodale, fluvial, ferré. Nous avons un potentiel qui a été estimé et qui prend en compte l'ensemble des projets connus, dont Europort, sur la zone d'étude. Nous constatons que, malgré les ambitions qui sont portées, ces projets ne permettent pas tous de répondre aux besoins. Il y a peut-être des ordres de grandeur qu'il faut redonner. Aujourd'hui, lorsque nous parlons des alternatives, l'A31 à l'état actuel, c'est 500 000 usagers par jour. Le TER,



c'est 65 000 usagers par jour. L'autoroute ferroviaire, c'est l'équivalent de 56 000 poids lourds par an. Tout à l'heure, nous parlions du fluvial. Ce que nous constatons actuellement, c'est 1 000 conteneurs par mois. Si nous prenons le ferroutage pour donner un ordre de grandeur, si nous considérons que nous avons à peu près 10 000 poids lourds, dont 55 % en transit, l'autoroute ferroviaire aujourd'hui, c'est 10 jours de trafic sur l'A31. Il faut remettre en perspective les différents ordres de grandeur.

Sur la discrimination et l'interdiction de transit, en circulant sur le réseau vous verrez que ce sont des choses qui se pratiquent avec des affichages d'interdiction de transit. Les moyens de contrôle sont les contrôles organisés conjointement par les forces de l'ordre et nos services puisque nous avons une fonction de contrôle des transports terrestres. C'est donc au travers de l'application de la réglementation. Il n'y a pas de dispositif technique à ma connaissance qui aujourd'hui permet de le faire. Et c'est bien au travers de l'application de la réglementation que nous discriminons les usagers, en vérifiant en fonction de leur chargement qu'ils respectent bien l'interdiction qui sera mise en place.

Sur le tracé de Florange, vous évoquez la possibilité d'un tracé alternatif que nous avons essayé, tel que nous l'avons compris de votre expression, de représenter sur la carte qui est projetée ici. Je dirais qu'aujourd'hui sa faisabilité examinée en première approche pose différentes questions. Tout d'abord, en termes de fonctionnalité. Aujourd'hui, l'échangeur qui existe est un demi-échangeur. Il ne permet donc pas tous les mouvements. Comment réalisons-nous les mouvements ouest – nord ? Et si nous les réalisons, cela signifie forcément la construction d'un échangeur relativement complexe dans un milieu contraint au vu de la topographie. La carte ne le reflète pas, mais nous sommes bien dans une topographie relativement difficile, encaissée, avec une vallée. Ensuite, la construction d'une autoroute – le tracé jaune que nous voyons – doit être conjuguée aussi en sortie d'A30 avec la desserte existante d'Hayange. C'est-à-dire que nous ne pouvons pas utiliser la même infrastructure. Il faut, dans un espace contraint, pouvoir insérer à la fois l'autoroute et maintenir la desserte de la ville d'Hayange. Ensuite, il y a besoin d'examiner la compatibilité d'une infrastructure qui nécessiterait un viaduc d'une importance déjà... Je ne sais pas si nous avons des photos pour illustrer la topographie. Il faut imaginer que ce viaduc permettrait de passer au-dessus de cette vallée. Si nous revenons sur la carte précédente, il faut vérifier sa compatibilité avec les usages de ce territoire. Il y a bien sûr l'installation d'Arcelor Mittal. Il y a la voie ferroviaire, la gare. Il faut passer au-dessus de ces voies ferroviaires. Ensuite, nous voyons que nous déboucherions sur des zones... et aussi un viaduc au-dessus de zones urbanisées, qui atterrit dans des zones où il faut également voir en question de nuisance. Ensuite, nous voyons qu'il atterrit dans des zones boisées. Il faudrait regarder quels sont les impacts environnementaux aussi de ce tracé. En première analyse, au vu de ces éléments, cette option paraît très largement pénalisante par rapport au tracé qui est proposé et qui, une fois encore, réutilise un emplacement réservé existant. Et par rapport à une autre remarque qui était faite précédemment, ce tracé à travers Florange permet aussi justement la desserte de la zone de l'Europort par la création d'un échangeur spécifique.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public

Bien. Je pense que nous revenons dans quelques jours... On me posait la question de comment se poursuivra le projet. Posons-nous d'abord la question de comment se poursuivra le débat. Il n'est pas encore terminé. Nous avons un atelier qui a lieu jeudi prochain. Puis, nous irons le 1^{er} juin à Yutz et le 2 juin à Toul. Je vous remercie de votre patience. Je remercie encore une fois nos amis luxembourgeois de s'être déplacés. Nous nous excusons de les avoir retenus aussi tardivement. Et je vous dis à la prochaine réunion. Merci.

(Fin de la réunion à 22h40)