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

SYNTHESE DE LA RÉUNION PUBLIQUE THEMATIQUE 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 STIEVENARD (CPDP)
Jean-Paul PUYFAUCHER (CPDP)

Maîtrise d'ouvrage :
Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL Lorraine
Yann LETROUBLON, Chef de projet A 31 bis DREAL Lorraine
Brice MORICEAU, responsable du déplacement multimodal DREAL Lorraine

Intervenants :
Yves ASCHBACHER, président de la délégation spéciale municipale (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 du Luxembourg)
Romain SPAUS, conseiller de direction 1ère classe, responsable du Service de la Voirie au Département des travaux publics (Ministère de Développement durable et des Infrastructures du Grand-Duché du Luxembourg)
David MAZOYER, directeur territorial du nord est de Voies Navigables de France (VNF)
Jacques WEILL, directeur régional SNCF Mobilités Lorraine
Thomas ALLARY, directeur régional SNCF Réseau Alsace-Lorraine Champagne-Ardenne

Nombre de participants : 170 personnes

DÉBAT PUBLIC A31bis
9, ter rue Pasteur 57000 Metz - France - Tél +33 (0)3 87 66 98 25 - contacta31bis@debatpublic.fr - A31bis.debatpublic.fr

Intervention d'Yves ASCHBASHER, président de la délégation spéciale municipale

Yves ASCHABCHER souhaite la bienvenue à l'ensemble des participants et dit être favorable à l'aboutissement du projet A31 bis.

Présentation du débat public

Jean-Michel STIEVENARD, membre de la Commission Particulière de Débat Public, rappelle les principes réglementaires du débat public et les enjeux qui le légitiment, tel que la participation des citoyens aux processus de décisions et la garantie d'indépendance de ces décisions. L'objet du débat public est de remettre le citoyen au cœur de la décision publique. Il porte sur l'opportunité du projet et vise à :

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

Le rôle de la CPDP, indépendante et neutre, est d'organiser le débat public et d'y garantir la transparence de l'information, l'équivalence d'expression et de participation et le caractère argumenté des avis exprimés. Jean-Michel STIEVENARD décline les modalités de participation du public à travers les avis, contributions et cahiers d'acteur. Il invite les participants du débat à consulter le site Internet de la CPDP et à poser leurs questions sur les forums de discussion. Jean-Michel STIEVENARD rappelle que le débat public fera l'objet d'un compte-rendu (rédigé par la CPDP) et d'un bilan (rédigé par le président de la Commission Nationale de Débat Public). Trois mois après ces publications, le maître d'ouvrage fera connaître sa décision sur les suites à donner au projet. Le débat se déroulera du 15 avril 2015 au 13 juillet 2015 au cours de 9 réunions publiques, dont 4 réunions thématiques :

- le développement économique ;
- l'offre alternative des réseaux de transport ;
- le mode de financement du projet ;
- l'environnement.

Ces réunions seront complétées par deux ateliers et par des débats mobiles organisés dans des lieux fréquentés pour rencontrer les riverains et recueillir leur avis.

Présentation du projet A31 bis

Yann LETROUBLON (DREAL) rappelle que le sillon lorrain est situé au cœur d'un corridor de déplacement européen nord-sud, qui implique des transits importants. Par ailleurs, la région compte d'importantes agglomérations qui génèrent de nombreux trafics. À ce contexte s'ajoute le duché de Luxembourg, qui influence l'économie du nord de la région avec des volumes importants de travailleurs frontaliers et une augmentation du trafic routier au niveau de la frontière de près de 60% en 15 ans pour atteindre 61 000 véhicules par jour.

L'A31 supporte un trafic très élevé sur l'ensemble de son itinéraire, avec jusqu'à 96 000 véhicules par jour. Le trafic poids lourd y est également très élevé, de l'ordre de 10 000 poids lourds, par jour. 55 % de ces poids lourds sont en transit, ce qui signifie qu'à l'inverse près d'un poids lourd sur deux circule pour une raison économique régionale. Les conditions de circulation de l'A31 sont difficiles et denses sur l'ensemble de l'itinéraire. Le taux de gravité des accidents y est plus élevé que sur les autres autoroutes françaises. Dans les 15 prochaines années, ces conditions de circulation se dégraderont encore davantage sur l'ensemble de l'itinéraire.

Les objectifs du projet A31 bis sont :

- de réduire la congestion sur l'A31 ;
- d'améliorer la sécurité des usagers et des agents qui interviennent sur la chaussée ;
- d'accompagner le développement économique en améliorant la desserte du territoire.

DÉBAT PUBLIC A31bis
9, ter rue Pasteur 57000 Metz - France - Tél +33 (0)3 87 66 98 25 - contacta31bis@debatpublic.fr - A31bis.debatpublic.fr

Le projet constitue un itinéraire global de 115 km, du nord au sud, et comprend :

- l'élargissement de l'autoroute actuelle à deux fois trois voies lorsque c'est envisageable pour limiter les impacts ;
- des remises à niveau de l'autoroute actuelle : protection phonique, amélioration de l'assainissement, rétablissement des continuités écologiques ;
- la construction de nouveaux tronçons, à deux fois deux voies, en veillant à minimiser les effets sur l'environnement.

Le coût du projet est compris entre 1,1 et 1,4 milliard d'euros en fonction des différentes options de passage. Les modalités de financement restent à définir et doivent s'adapter aux contraintes budgétaires publiques et aux possibilités de contribution des usagers.

Trois scénarios sont possibles avec des conséquences différentes sur les délais de réalisation :

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

Effets attendus :

- la diminution de la congestion sur l'ensemble de l'axe ;
- la fiabilisation des temps de parcours ;
- l'amélioration de la fluidité des déplacements ;
- l'amélioration de la sécurité ;
- la remise à niveau environnemental des sections élargies ;
- le renforcement de la desserte du territoire.

Intervention de Brice MORICEAU, responsable de déplacement multimodal (DREAL)

Brice MORICEAU rappelle que les infrastructures de transports de marchandises et de voyageurs de la région déjà importantes et structurées bénéficient toutes de projets de développement. Il remarque que la principale offre complémentaire à la route, le TER, a connu des investissements importants lors de la dernière décennie (600 M€), ce qui a fait progresser sa fréquentation de 58 % entre 2002 et 2009. La part modale du TER pour les déplacements domicile-travail est supérieure à 35 % pour les travailleurs frontaliers de Thionville (vers Luxembourg-ville). Cependant, l'attractivité du train baisse au fur et à mesure de l'éloignement à la gare. Brice MORICEAU note qu'un emploi sur deux à Luxembourg-ville ne se situe pas à proximité de la gare actuelle et que seules quatre communes sur les onze où résident le plus de travailleurs frontaliers vers le Luxembourg comptent une gare. Ces quatre communes représentent toutefois 20 % des de l'ensemble des travailleurs frontaliers vers le Luxembourg. Le développement du TER se poursuit néanmoins, à travers la mise en place du cadencement (2016 – quatre mille places supplémentaires aux heures de pointe), le réseau étant suffisant pour répondre à un développement supplémentaire dans les prochaines années qui pourrait être satisfait par l'achat de matériel plus capacitaire et des aménagements en gare. Un scénario volontariste de doublement de la fréquentation journalière à destination du Luxembourg a été étudié. Il se traduit par un report équivalent à 10 000 véhicules/jours pris en compte dans le projet.
Brice MORICEAU évoque ensuite les développements :

- du fret, avec le développement de l'autoroute ferroviaire Bettembourg-Le Boulou (création d'une liaison Calais – Le Boulou notamment) et des investissements continus sur le réseau (dont aménagement des nœuds de Metz et Nancy),
- de la voie d'eau, avec le rehaussement des ponts de la Moselle, l'agrandissement de l'écluse de Clévant et les programmes d'aménagement des plates-formes multimodales.

Brice MORICEAU rappelle ensuite que chaque mode de déplacement dispose d'avantages et d'inconvénients pesés par les acteurs économiques. La DREAL estime que le report modal vers le fret pourrait aboutir à la diminution de 1000 poids lourds

DÉBAT PUBLIC A31bis
9, ter rue Pasteur 57000 Metz - France - Tél +33 (0)3 87 66 98 25 - contacta31bis@debatpublic.fr - A31bis.debatpublic.fr

à mettre au regard des 10 000 poids lourds circulant actuellement sur l'A31. Brice MORICEAU conclut son intervention sur le fait que ces développements du fret, des voies d'eau et du TER, bien que nécessaires, n'apportent qu'une réponse partielle aux besoins de déplacements et ne suffiront pas à décongestionner l'A31. L'objectif est donc de proposer une offre globale et complémentaire à l'ensemble des modes de transports.

Intervention de Guy BESCH et Romain SPAUS, Ministère de Développement durable et des Infrastructures du Grand-Duché du Luxembourg

Guy BESCH explique que le Luxembourg connaît une croissance importante, ce qui augmente les besoins de mobilité. Le réseau routier est très fortement chargé et le Luxembourg met en place un vaste programme de voies de bus sur les pénétrantes vers la capitale. D'autres projets de transports en commun sont prévus : tramway et lignes de bus, notamment pour la circulation intra-muros. Le Luxembourg souhaite réduire la dépendance automobile et renforcer l'intermodalité (train-bus) sur la ville et sur le territoire afin de mettre en place des chaînes de mobilité. L'objectif est d'augmenter la part de la mobilité douce (vélo, marche) à 25 % de tous les trajets, contre 13 % actuellement, celle des transports en commun à 19% et de réduire la part de la voiture individuelle à 56% des déplacements.
Une loi a été votée sur l'extension des pistes cyclables. De nouvelles voies cyclables transfrontalières sont également prévues.

En matière de transport en commun, notamment ferré, le nombre de voyageurs a crû de 25 % en 5 ans sur tout le réseau qui présente un caractère monocentrique. L'objectif est ici de modifier le réseau (construction de nouvelles gares et augmentation de capacité) afin de s'orienter vers une desserte multipolaire. Le Luxembourg va également introduire le cadencement, en avril 2016, sur le sillon lorrain : 6 trains/heure circuleront par heure de pointe et le nombre de places va être augmenté.

Au niveau du bus, l'offre Thionville – Luxembourg (ligne 300) va être améliorée et une nouvelle ligne (301) va être ajoutée. Une nouvelle ligne va également être mise en place vers Belval.

Intra-muros, le réseau de transport en commun va être remodelé en réseau tangentiel afin de désaturer la gare centrale du Luxembourg. De nouveaux pôles d'échanges (tramway-bus) vont également être construits et quatre gares de train seront reliées à ce réseau. Des liaisons plus rapides vont être développées vers les zones en développement économique. Au niveau transfrontalier, la part modale des transports en commun va être portée à 25 %, dans le cadre du schéma de mobilité transfrontalière (SMOT). Un aménagement multimodal est en cours d'étude concernant l'A31 bis entre Thionville et Luxembourg. La mise à deux fois trois voies de l'A3, très congestionnée, est également prévue en 2020. La construction de parcs relais doit inciter, en parallèle, les automobilistes à prendre les transports en commun. Par ailleurs, des bornes de rechargement vont être installées pour favoriser l'électromobilité sur le réseau autoroutier. L'ensemble des projets représente un investissement de 1,1 milliards d'euros en 6 ans.

Intervention de Thomas ALLARY et Jacques WEILL, représentants de la SNCF

Thomas ALLARY, directeur régional SNCF Réseau Alsace-Lorraine Champagne-Ardenne, rappelle le contexte de la réforme ferroviaire, qui a conduit à la création de SNCF réseau et de SNCF mobilité. Il présente le réseau ferré du territoire (dont sillon lorrain, de Nancy au Luxembourg via Metz et Thionville), puis les modalités et les résultats d'une étude prospective en partenariat entre SNCF Réseau, l'Etat et le Conseil régional de Lorraine à horizons 2012 (situation de référence), 2016 (mise en place d'un cadencement des TER) et 2020-25. Thomas ALLARY observe que le réseau ferré ne connaîtra pas de problèmes de capacité à long terme entre Metz et le Luxembourg, excepté pour les nœuds ferroviaires (gare de Metz, gare de Nancy) à l'horizon 2020 pour lesquels des aménagements sont prévus (Contrat de plan Etat-Région). Les premiers travaux en gare de Metz permettront, en 2016, de passer de 4 à 5 voire à 6 sillons par heure en heure de pointe dans les deux sens entre Thionville et le Luxembourg. Il est ainsi prévu d'accroître de 2700 à 4000 le nombre places offertes durant les heures de pointe en 2016. Les travaux de la partie luxembourgeoise permettront, à horizon 2020, de passer à 6000 places assises, également par sens et par heure de pointe, grâce à l'utilisation de 3 trains accolés.

Quant au fret, les 30 à 40 sillons tracés aujourd'hui pour des trains de frets dits conventionnels (marchandise en vrac) représentent l'équivalent de 1 000 à 1 500 poids lourds par jour et l'autoroute ferroviaire Perpignan-Bettembourg propose 4 navettes quotidiennes pouvant transporter 40 poids lourds chacune.

Les éléments ci-dessus résultent de données étudiées et validées par les différents partenaires. Un exercice, du ressort de SNCF mobilités, consiste à aller au-delà et voir jusqu'où le système ferroviaire pourrait être mobilisé.

Jacques WEILL, directeur régional SNCF Mobilités Lorraine, insiste sur l'action de la région Lorraine qui a financé de nombreux investissements, notamment l'agrandissement de la gare de Metz, et la mise en place du cadencement sur la partie nord du réseau, qui augmentera de 50 % la capacité des TER vers le Luxembourg à partir d'avril 2016 et permettra d'augmenter le nombre de dessertes. Il évoque ensuite le désengorgement du bouchon principal de la ligne Metz-Luxembourg (tronçon de Bettembourg à Luxembourg). Il indique que les nouvelles installations en gare de Luxembourg permettront davantage de places assises et une augmentation de 50 % des volumes de trafic, soit une augmentation au total de 126% en 2020 par rapport à la situation actuelle. Il semble que le mode ferroviaire puisse faire patienter en attendant une éventuelle autoroute en continuant à augmenter la fluidité d'accès à Luxembourg en 2016, 2020, 2023…

Intervention de David MAZOYER, directeur territorial du nord-est de Voies Navigables de France (VNF)

David MAZOYER rappelle le rôle de VNF, qui gère le réseau fluvial et accompagne son développement. Il remarque que le premier réseau fluvial régional est la Moselle canalisée, qui comporte quatre ports publics et une vingtaine de ports privés. Entre 7 et 10 millions de tonnes circulent chaque année sur la Moselle canalisée. L'enjeu principal est la diversification des marchandises transportées. David MAZOYER déclare que 25 % des imports/exports de la Lorraine utilisent la voie d'eau. En matière de trafic, la Moselle canalisée présente une bonne capacité d'adaptation (transport des minerais, des céréales, des engrais, des conteneurs). Le trafic fluvial bénéficie d'un avantage en termes de transport massifié, avec un faible impact environnemental (émission de CO2), une bonne flexibilité sur le grand gabarit et des infrastructures fiables. À noter que la Moselle canalisée pourrait doubler sa capacité de tonnage sans saturation de voie. Au chapitre des faiblesses, le trafic doit tenir compte des périodes de crues, voire de glace. L'infrastructure nécessite une bonne maintenance (fermeture une dizaine de jours par an) du fait des équipements hydrauliques. Le trafic est essentiellement porté sur les denrées non périssables et les coûts de rupture de charge peuvent être importants en l'absence de relais direct avec les ports.

Questions et avis

Le débat public

- Rôle de la CPDP

Un intervenant s'enquiert de la compétence et de l'origine de la CPDP.

Jean-Paul PUYFAUCHER répond que les sept membres de la CPDP proviennent de la société civile. Ils ont été nommés par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), autorité administrative indépendante saisie par le ministre de l'Environnement, pour mener un débat en toute indépendance et impartialité. Les membres de la CPDP n'ont aucun lien avec la région ou avec le projet et n'ont pas d'avis à donner sur le projet. Leur rôle est d'organiser le débat et de s'assurer que des réponses sont apportées.

Environnement et santé

- Emissions de gaz à effet de serre

Un intervenant membre de l'association AGIRR pointe l'augmentation des émissions de GES qui serait induit par l'A 31 bis.

Yan LETROUBLON déclare qu'un bilan carbone a été réalisé dans le cadre du projet. Il ajoute que le projet n'a pas d'incidence significative sur les émissions de GES, car il n'augmente pas la quantité de déplacement dans l'aire d'étude, mais capte des véhicules qui circulent sur le réseau secondaire.

Un intervenant, riverain de l'autoroute, s'étonne que le maître d'ouvrage affirme qu'il n'y ait pas d'augmentation de GES alors que le nombre de véhicules va croître de 20 000 à 25 000.

- Nuisances sonores et pollution de l'air

Un intervenant, riverain de l'A31, évoque les nuisances de l'autoroute (sonores, pollution). Il remarque que le passage de Thionville est dénué de toute protection pour les habitants tout au long de l'A31 jusqu'à Nancy.

Un intervenant, membre de l'association APAS, évoque la promesse de mise en place de merlons, dans la traversée de Thionville, qui n'a jamais été tenue. Il demande ce qui va être fait.

Samuel MEUNIER rappelle que la DREAL a des obligations de protection pour toutes les habitations antérieures à l'autoroute (résorption des points noirs bruit). Le projet prévoit d'accélérer la résorption de ces points noirs, avec la mise en place de protections phoniques.

Le même intervenant, riverain de l'A31, demande si des développements spécifiques à la traversée de Thionville sont prévus. Il souhaite savoir si des enquêtes de santé publique ont été réalisées sur les 500 m autour de l'autoroute à Thionville et/ou sur les retombées de gaz et fait observer que sa terrasse est noircie par la pollution de l'autoroute. Il lui semble que la santé des riverains de l'autoroute est négligée depuis trente ans et que les réponses de la DREAL manquent de sérieux.

Yan LETROUBLON déclare que l'état de la connaissance sur la pollution de l'air s'affine progressivement : des zones de dépassement sont relevées et des actions sont menées pour limiter ces phénomènes (plans de protection de la qualité de l'air), précisant que le projet A 31 bis permettrait de réduire le trafic dans la traversée de Thionville. Il ajoute qu'une étude d'impact va être menée sur les thématiques environnementales, si le projet est confirmé. Une étude sanitaire sera réalisée dans le cadre de cette étude d'impact.

Un intervenant demande si des représentants du ministère de la Santé sont présents considérant les répercussions du projet sur la santé des riverains.

Samuel MEUNIER déclare qu'il n'y a pas de représentants du ministère de la Santé en tribune. Il observe cependant qu'une évaluation des incidences et des impacts du projet sur les environnements humains, naturels et agricoles est menée à travers des études (mises en ligne et à venir).

Le président du Conseil départemental de la Moselle annonce l'adoption, par le Conseil départemental, d'une motion demandant la prise en compte de la question de la nuisance sonore et la mise en place des protections nécessaires.

Samuel Meunier répond que les obligations réglementaires seront respectées et que le projet permettra d'accélérer la résorption des points noirs existants.

Un membre de l'association AGIRR, évoque les problématiques de pollution dues au trafic automobile en faisant le lien entre nuisances sonores et désordres cardio-vasculaires, pollution de l'air et augmentation du nombre de cancers.

Les projections de trafic

Un intervenant, membre de l'association AGIRR, se félicite des travaux menés au Luxembourg et observe que le principal facteur de développement du trafic ne provient pas d'évolutions socio-économiques, mais de l'évolution du réseau routier lui-même. Il remarque ensuite que le projet français va accentuer l'effet d'entonnoir à la frontière luxembourgeoise, puis s'interroge sur le sérieux des pronostics routiers et d'offres alternatives. Il remarque, à l'appui du rapport LEPINGLE, que « l'évolution sensible du trafic autoroutier » était également prévue, il y a trente ans, pour la période actuelle, mais qu'elle ne s'est pas produite. Il souhaite savoir quelles conclusions en tire la DREAL.

Samuel MEUNIER déclare que ce qui a été réalisé est une projection des besoins de déplacement sur l'aire d'étude,. En perspective de ces besoins, les politiques volontaristes sur les autres modes de transport (fluvial, ferroviaire) ont été observées pour vérifier si elles étaient en mesure de capter ces besoins,. Or, les besoins qui ne peuvent ne pas être absorbés ces autres modes de transport se retrouvent sur le routier. Dans ces conditions, ce n'est pas le développement des infrastructures routières qui génère les déplacements, mais bien les perspectives de croissance du nombre de frontaliers. Samuel MEUNIER ajoute qu'en l'état actuel de l'infrastructure, des usagers choisissent d'utiliser le réseau adjacent pour se rendre au Luxembourg. Or, ces usagers emprunteraient l'autoroute si elle était élargie.

Un représentant de l'Agence d'urbanisme Lorraine nord s'interroge sur la prise en compte des aménagements de Bettembourg, qui va provoquer une augmentation du trafic des poids lourds (3000 à 4000 poids lourds supplémentaires). Il demande comment ce point est pris en compte.

Sylvain LAROSE (CEREMA) déclare que le trafic supplémentaire lié à Bettembourg est pris en compte dans les prévisions du maître d'ouvrage.

Caractéristiques du projet

- Contournement de Thionville

Un intervenant, président de l'association UCI Route Thionville, remarque que la ville de Fameck a été substituée à Florange dans le contournement ouest de Thionville. Il s'interroge ensuite sur la faisabilité d'un franchissement de la vallée de la Fensch.

Yann LETROUBLON déclare que Fameck est le point de départ de la liaison, qui passe par la commune de Florange.

Un autre intervenant, ancien élu de Florange, remarque que le projet va couper Florange en deux. Il s'interroge sur les raisons pour lesquelles le tracé d'un contournement de Thionville partant du contournement de Metz n'a pas été choisi, en créant un ouvrage entre Thionville et Sierck. Il remarque également que le maître d'ouvrage sera obligé de construire un viaduc pour passer au-dessus de la Fensch et des voies SNCF, ce qui entraînera un certain coût.

Samuel MEUNIER remarque que la solution choisie par le maître d'ouvrage est inscrite depuis longtemps dans les plans d'urbanisme. Elle offre un raccordement efficace de l'ouest de l'A30 vers le Luxembourg tout en permettant de décharger la traversée de Thionville d'une partie du trafic. Il ajoute que des dispositifs seront mis en œuvre pour minimiser l'effet de coupure de dans Florange, comme une tranchée couverte. S'agissant de l'autre option d'itinéraire proposée, il rappelle que le débat public relatif au projet d'A32 avait abouti à préférer, à la création d'une nouvelle autoroute, un aménagement des infrastructures existantes et le développement parallèle des autres modes de transport, ce qui est envisagé dans le cadre de ce projet A31 bis.

Un adjoint au maire de Florange regrette que n'ait pas été étudié un autre itinéraire passant par le site sidérurgique pour rejoindre le bois de l'étoile, qui constituerait une opportunité historique pour désenclaver Florange, Hayange et la vallée de la Fensch.

Samuel Meunier indique que ce tracé a fait l'objet d'une première analyse qui pose plusieurs questions. Celle liée à la construction d'un échangeur relativement complexe dans un milieu contraint, seul un demi-échangeur existant actuellement. Celle liée à la conjugaison nécessaire de cette option d'autoroute à la desserte existante. Celle liée à la compatibilité avec les différents usages du territoire d'un viaduc qu'il serait nécessaire de construire pour franchir la vallée. Enfin, celle liée au passage dans des zones boisées.

- Voie multimodale entre Thionville et Luxembourg

Un intervenant demande des éclaircissements sur le statut de la troisième voie qui sera créée.
Un autre demande s'il est possible de mettre les bandes d'arrêt d'urgence de l'autoroute à disposition des transports en commun.

Samuel Meunier déclare que les bandes d'arrêt d'urgence n'ont pas été conçues pour cela. En revanche, des travaux sont menés avec le Luxembourg sur les possibilités de circulation des transports en commun et du covoiturage au niveau de l'A31 élargie au nord de Thionville (plate-forme multimodale).

Un intervenant, membre de l'association AGIRR, revient sur la possibilité d''aménagements pour les transports en commun et le covoiturage et rapporte qu'au vu de l'échec d'une expérience menée au nord de Paris, il semble qu'il soit exclu d'envisager le covoiturage sur voie dédiée entre Thionville et la frontière luxembourgeoise. Il demande si la troisième voie sera dévolue aux automobiles particulières qui ne relèvent pas des transports publics ou du covoiturage.

Samuel MEUNIER rappelle, qu'à ce stade, le maître d'ouvrage étudie un panel de solutions (3ème voie dédiée, bande d'arrêt d'urgence spéciale, accès régulé à l'infrastructure)

Financement du projet

- Montant des péages

Un intervenant évoque la question des péages, qui risquent de conduire les usagers à emprunter le réseau adjacent.

Samuel MEUNIER indique que l'autoroute restera attractive, du fait des niveaux de péage, adaptés pour éviter le report (moitié moins que la moyenne de référence des autoroutes nationales).

- Création d'une taxe/écotaxe pour les poids lourds

La députée de la 9ème circonscription de la Moselle, propose la réintroduction d'une taxe adressée aux poids lourds, permettant de financer le projet.

Samuel MEUNIER rappelle que plusieurs collectivités ont exprimé le souhait de mettre en place une écotaxe régionale. Cela impliquerait la mise en place d'un dispositif technique adapté et particulier, avec un coût de collecte. Il note également que des dispositifs juridiques d'égalité devant l'impôt doivent être analysés. À ce stade et à court terme, il estime que la mise en place de cette écotaxe régionale est hors de portée.

Pour Jean-Michel STIEVENARD, l'impossibilité de cette écotaxe régionale doit être démontrée par le maître d'ouvrage.

Le président du conseil départemental de la Moselle, remarque que la différence doit être faite entre l'impôt, payé par le contribuable, et la taxe, payée par l'usager. L'instauration d'une taxe payée par les transitaires ne constitue pas une inégalité devant l'impôt et il souhaite que ce soit l'usager qui finance, ajoutant que cette taxe devrait aussi permettre de financer le projet Europort. Il remarque ensuite que le dossier ne fait pas mention des financements européens, d'autant plus que la saturation de l'axe actuel est due aux transitaires nord-sud européens. Il lui semble que le dossier aurait dû afficher cette possibilité.

Samuel MEUNIER assure que le maître d'ouvrage envisage une mobilisation de ces fonds européens, soit sous forme de subvention, soit sous forme de prêt (BEI), mais ils doivent être confirmés avant de figurer au dossier du projet. Des discussions ont eu lieu avec le Luxembourg sur l'opportunité de solliciter l'Europe conjointement.

Un intervenant, membre d'Europe Ecologie Les verts, souhaite savoir si le Luxembourg envisage une écotaxe sur son autoroute.

Romain SPAUS déclare que l'écotaxe n'est pas envisagée par le Luxembourg.

Autres offres de transport

- TER

Un intervenant, membre de l'association AGIRR revient sur les évolutions capacitaires présentées par la SNCF (6000 voyageurs en plus), qui lui semblent minimes par rapport à l'évolution du trafic. Il rappelle que son association a prôné, outre l'aménagement du réseau existant, la revitalisation d'une voie ferrée entre Aumetz et Belval et s'étonne que cette revitalisation ne soit plus envisagée. Il déplore ensuite l'absence de développement de l'intermodalité (bus, vélo) qui pourrait être fortement développée pour accroître le trafic ferroviaire.

Jacques WEILL déclare que les 6000 places évoquées sont 6000 places par heure, à l'heure de pointe, ce sans compter les places debout (pour un total de 27 000 passagers en plus aux heures de pointe et par sens). Si ces évolutions ne suffisent pas, des études seront menées avec la DREAL et le partenaire luxembourgeois sur une nouvelle croissance de capacité au-delà des 6 sillons par heure, sachant qu'il existe des doubles-voies supportant 9 sillons, ou en recourant à des trains plus longs que 9 voitures. Les possibilités d'aller au-delà des 27 000 passagers par sens en heure de pointe restent à étudier.

Un intervenant s'interroge sur les possibilités de garer sa voiture pour prendre le train, notamment au niveau de Thionville, où les places manquent dès 8 h du matin. Il souhaite savoir ce qui est proposé à ce niveau.

Thomas ALLARY déclare que la région donne la possibilité aux agglomérations qui le souhaitent d'un abondement financier sur les projets de parkings. La SNCF mène par ailleurs des travaux avec Thionville pour libérer des terrains amenés à être transformés en parking, pour accompagner le développement de l'offre en cadencement. Des navettes de rabattement sont également à l'étude par d'autres agglomérations.

Un intervenant, président de la commission mobilité au conseil économique, social et environnemental de Lorraine, revient sur les 6 sillons qui seront développés par SNCF aux heures de pointe et demande comment vont s'intercaler les trains de grande ligne. Il s'interroge ensuite sur la congestion de la gare de Metz en 2020, puis rappelle que la région a investi 550 millions d'euros depuis 2002 dans les matériels roulants, si bien qu'il semble difficile de réinvestir sur de nouveaux matériels roulants. Il ajoute que le Conseil économique, social et environnemental de Lorraine plaide pour la complémentarité de l'ensemble des offres de transport et une meilleure amélioration entre les différents réseaux à travers des aménagements d'horaires, de tarification, d'offres de stationnement parking pour les voitures et les vélos aux abords des gares et des pôles d'échanges multimodaux. Il lui semble également que la gestion des temps entre la vie professionnelle et la vie privée, avec le télétravail, fasse l'objet de réflexions.

Thomas ALLARY déclare que les trains de fret ne passeront pas aux heures de pointe. Il lui semble également que les TGV ne passeront pas avant 9 h. S'agissant des projets, ils sont envisagés dans les discussions en cours dans le cadre du CPER, qui n'est pas signé. Concernant le parc de matériel roulant, Jacques WEILL explique que la rotation en 2016 sera effectuée avec les matériels roulants existants. Quant à l'horizon 2020, une étude, demandée par le Luxembourg et la région, doit être faite sur les besoins du parc.

Jacques veille précise que l'augmentation du trafic TER en 2016 sera permise par une rotation plus élevée du parc de matériel existant, sachant que les autorités luxembourgeoises et la Région ont demandé d'étudier les besoins de matériel roulant au-delà de 2020, 2021.

- Gare de Vandières

Un intervenant, membre d'Europe Ecologie les Verts, évoque le projet d'interconnexion de la gare SNCF de Vandières, qui pourrait désengorger l'autoroute.

Un représentant de la région explique que la région analyse les conséquences du refus de la construction de la gare de Vandières par la population, pour présenter de nouveaux arguments permettant de réadresser ce projet et de le financer.

- Autorail

Un représentant d'Europe écologie Les Verts demande si le duché a abandonné le projet de monorail, envisagé un temps.

Romain SPAUS confirme ensuite que le projet de monorail a été abandonné, par manque d'espace sur le réseau autoroutier.

Travaux prévus au Luxembourg

- Transports en commun

Un intervenant s'inquiète des travaux engagés par le Luxembourg de même que de la délocalisation d'entreprises au Kirchberg qui risquent d'accroître les difficultés pour les transfrontaliers. Il demande si le Luxembourg envisage la possibilité d'aller directement de Thionville au Kirchberg par la ligne 300, sans passer par le centre du Luxembourg. Il lui semble également que des solutions intermédiaires vont devoir être trouvées, comme d'autres lignes de ville à ville et le développement du covoiturage, ce qui pose des questions en termes d'aires de stationnement dédiées.

Guy BESCH déclare que la ligne 300 va être scindée en trois : vers Kirchberg, vers la gare centrale et vers le Ban de Gasperich, à Leudelange. Il ajoute que le réseau intra-muros de transports en commun sera modifié pour tenir compte du chantier, mais que les personnes pourront toujours utiliser les transports en commun à travers la ville.

- Gare d'Howald

Une intervenante évoque la congestion de plus en plus importante de l'autoroute vers le Luxembourg. Elle souhaite savoir quand la gare d'Howald va ouvrir.

Guy BESCH déclare que la gare doit être réalisée en plusieurs temps : un nouveau quai doit être mis en service en 2017. La gare de bus sera complétée en 2019. Les tramways seront implantés en 2021 pour raccorder la ligne Luxembourg-Bettembourg à la gare d'Howald. Des trains s'arrêteront donc à Howald en 2017.

- Mise à 2x3 voies au niveau du poste douanier

Un représentant de l'Agence d'urbanisme Lorraine Nord demande s'il est prévu d'élargir l'autoroute à 2x3 voies côté luxembourgeois au niveau du poste douanier.

Samuel Meunier répond que la décision d'élargir n'a pas encore été prise côté luxembourgeois parce qu'elle n'a pas encore été prise côté français.

Prise en compte de l'A30

Le président du conseil départemental de la Moselle déclare que le débat et le projet devraient intégrer la mise en deux fois deux voies de l'A30.

DÉBAT PUBLIC A31bis
9, ter rue Pasteur 57000 Metz - France - Tél +33 (0)3 87 66 98 25 - contacta31bis@debatpublic.fr - A31bis.debatpublic.fr

Samuel MEUNIER déclare qu'elle est prise en compte dans les simulations, qui montrent que sa mise aux normes ne permettra pas de répondre aux besoins. Les deux projets sont donc complémentaires, la mise à deux fois deux voies de l'A30 relevant du CPER.

Un intervenant, utilisateur de l'autoroute, s'étonne que le sujet du développement de l'A30 (vers Arlon – Belgique), qui pourrait délester le trafic de poids lourds, soit peu abordé. Il évoque notamment la possibilité d'émettre des interdictions de circulation sur l'A31 pour les poids lourds pour les dévier vers l'A30. Il remarque qu'en Belgique ceux-ci sont interdits de circulation pendant certaines plages horaires. .

Jean-Paul PUYFAUCHER déclare que l'alternative de développement de l'A30 (vers Arlon) a été étudiée par le maître d'ouvrage et figure sur Internet.

Concernant l'interdiction de circulation des poids lourds à certaines heures, Samuel MEUNIER déclare qu'elle pose des problèmes techniques de réalisation d'aires de stockage pour permettre leur stationnement. Il rappelle que l'essentiel de la circulation de l'A31 est une circulation de véhicules légers.

Un intervenant, membre de l'association AGIRR, estime également que l'A30 pourrait être utilisée pour détourner le trafic. Il observe qu'il manquerait cependant une station-service dédiée aux poids lourds à l'image de ce qui se fait à Bierchem. Il s'interroge ensuite sur les moyens qui vont être mis en œuvre pour appliquer la discrimination des camions (p.81 de la plaquette) sur Beauregard.

Samuel MEUNIER indique que les moyens de contrôle sont organisés entre les services de la DREAL et les forces de l'ordre.

Développement économique

Un intervenant évoque un projet d'implantation d'entreprises chinoises spécialisées dans le domaine des transports. Il souhaite savoir si le maître d'ouvrage en a tenu compte.

Samuel MEUNIER déclare qu'un recensement des projets d'entreprise du territoire a été mené, dont le projet évoqué par l'intervenant. L'impact de ce projet est donc pris en compte dans les modélisations de trafic.

Un intervenant revient sur la mobilité des travailleurs frontaliers et observe que l'une des solutions pour réduire cette mobilité serait de développer des emplois en France. À son sens, les solutions proposées actuellement en la matière sont anti économiques, anti-écologiques et anti sociales.

Samuel MEUNIER rappelle que les 80 000 frontaliers qui travaillent au Luxembourg représentent 10 % de la population active lorraine. Il est donc légitime de s'interroger sur un accès efficace à leur lieu de travail.

Clôture de la réunion à 22h40

DÉBAT PUBLIC A31bis
9, ter rue Pasteur 57000 Metz - France - Tél +33 (0)3 87 66 98 25 - contacta31bis@debatpublic.fr - A31bis.debatpublic.fr