



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

VERBATIM DE LA RÉUNION PUBLIQUE Yutz, le 1er juin 2015, 19h10 à 21h40

En tribune

Commission particulière du débat public :

Michel MORIN

Jean-Michel STIEVENARD

Maîtrise d'ouvrage :

Yann LETROUBLON, chef de projet DREAL Lorraine

Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL Lorraine

Intervenants :

Philippe SLENDZAK, maire de Yutz



(Début de la réunion à 19h10)

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Mesdames, Messieurs, bonsoir. Merci d'avoir répondu à l'invitation de la Commission particulière du débat public constituée sur le projet de l'A31bis. Je suis Jean-Michel STIEVENARD. Je suis l'un des membres de la Commission. À la table se trouve Michel MORIN qui est le président de la Commission particulière du débat public. Je vous expliquerai tout à l'heure de quelle façon va s'organiser le débat, mais quelques-uns nous ont déjà entendus et suivis de place en place dans la Lorraine. En attendant, puisque nous sommes à Yutz, je donne la parole à Monsieur Philippe SLENDZAK, maire de Yutz que je remercie de nous accueillir dans cette salle dont nous découvrons les beautés et de nous accueillir sur le territoire de sa commune.

Philippe SLENDZAK, maire de Yutz

Mesdames, Messieurs, je vous souhaite tout d'abord la bienvenue pour cette étape du débat public consacrée au projet A31bis élaboré par l'État. Vous le savez, ce sujet est capital pour l'avenir de notre région et il nous concerne toutes et tous. L'A31 est un axe majeur à tout point de vue : déplacements, transit, dessertes locales, connexions nationales et internationales, mais aussi évidemment développement économique. L'histoire de l'A31 est liée à celle de nos territoires. Il est évident qu'elle doit continuer à s'inscrire avec eux. Nous avons donc tous un intérêt à emprunter cette autoroute.

Nous avons tous une bonne raison de nous intéresser au projet A31bis, automobilistes, motards, professionnels de la route, aménageurs, élus locaux, frontaliers, nous pouvons tous à un moment donné parler de l'A31. Notre expérience d'usager se partage et se discute depuis des années. Nous pouvons témoigner de son importance et de son utilité au cœur du sillon lorrain. L'augmentation du trafic depuis quinze ans maintenant a dégradé les conditions de circulation. Aujourd'hui, évoquer l'A31 revient souvent à faire la liste de ses travers, accidents, ralentissements, bouchons, mauvais état, une réalité qui ne met pas en cause son rôle structurant et économique, mais qui accentue l'urgence d'agir. D'où la nécessité de définir des objectifs de sécurité routière et de fluidité du trafic, d'identifier les enjeux économiques et de prendre la juste mesure des contraintes environnementales. Les aménagements proposés se déploient entre le péage de Gye et la frontière luxembourgeoise. Ils concernent la reprise des infrastructures existantes et la construction de nouveaux tronçons autoroutiers.

Je ne doute pas que ce projet ait bénéficié des outils d'évaluation de la circulation et des déplacements interurbains, de l'étude des projections démographiques et immobilières, de l'observation des spécificités locales. En débattre aujourd'hui, c'est confronter les idées au réel. C'est faire prendre du relief au schéma. Les réunions publiques sont utiles pour nous informer et expliquer les choix d'aménagement. Il est donc important qu'elles nous permettent d'exprimer nos attentes et nos questions. La concertation est une étape nécessaire dans la vie d'un projet. S'en priver, c'est risquer une réalisation inadaptée, incomprise et souvent décriée. L'A31bis mérite donc un large débat sans tabous. Nos interrogations et nos avis doivent servir ce projet dont notre région a tant besoin.

Ce projet doit être ancré dans la réalité des territoires, capable d'intégrer leurs perspectives de développement et doit améliorer les conditions de circulation et la sécurité de tous les usagers. Débattre, Mesdames et Messieurs, c'est tout simplement une démarche citoyenne. La vie démocratique de notre pays a besoin de notre sens critique, de votre sens critique et de notre exigence d'information. Je participe personnellement à ce débat à plus d'un titre, en ma qualité de citoyen qui s'intéresse évidemment à la vie de sa région et parce que je suis un usager depuis plus de trente ans de l'A31. En effet, je suis moi-même frontalier parce que je suis maire d'une collectivité territoriale, Yutz, en l'occurrence, et vice-président de la communauté d'agglomération Portes-de-France – Thionville, mais aussi parce que je suis président du syndicat mixte des transports urbains, le SMITU qui est l'AOT, l'autorité organisatrice du transport urbain, de l'agglomération de Thionville – Fensch. Je pense qu'à ce titre je ferai part ensuite d'un certain nombre de remarques.

En attendant, je souhaite que ce débat nous anime d'un intérêt général et citoyen et qu'il inspire et éclaire ceux qui vont arbitrer et décider. Ce projet, Mesdames et Messieurs, j'en suis personnellement convaincu, est aujourd'hui l'affaire de tous. Il doit devenir le projet d'une région. Merci beaucoup. [Applaudissements]



Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Merci, Monsieur le Maire. Merci de croire à la nécessité de ce débat et de participer vous-même aux différents titres que vous avez rappelés. Je voulais redire simplement en introduction que nous en sommes à la sixième réunion publique en Lorraine dans une série de neuf réunions, avec d'autres rencontres, débats mobiles ou ateliers. Je vous donne rendez-vous jeudi prochain dans un atelier qui regardera de manière plus précise les différentes modalités de transport possibles dans cette région. Ce débat public est organisé sur le projet de transformation complète de l'A31bis. Le débat public est nécessaire dans la mesure où il s'agit d'un investissement de grande hauteur, 1 Md€, 1,2 Md€, 1,4 Md€, et aussi parce que les conséquences sur les hommes, sur la nature, sur l'environnement sont importantes et qu'il convient, comme vous le disiez, Monsieur le Maire, de bien regarder toutes les conséquences avant de prendre la décision définitive.

Nous sommes donc dans un débat qui se situe en amont de la décision définitive. Le débat va se développer encore pendant quelques semaines. Demain, nous serons à Toul. La semaine prochaine, je vous le disais, il y a un atelier à Thionville. La semaine suivante, ou celle d'après, à la fin juin, nous serons à Nancy et à Metz. Le 25 juin, nous aurons terminé nos débats en public. Cela ne veut pas dire que le débat public est achevé. Vous aurez encore jusqu'au 13 juillet pour faire valoir des propositions, des positions, à nous envoyer par écrit, par internet. Vous commencez à connaître toutes les modalités pour nous joindre et pour faire entendre vos positions. Le débat organisé par la Commission nationale du débat public a pour objectif d'informer sur le projet. Tout à l'heure, le maître d'ouvrage indiquera de nouveau les attendus, les intentions de ce projet, et puis nous entendrons toutes les interpellations qui peuvent être portées à ce projet, les interrogations, essayer d'y répondre, et quand il n'y a pas de réponse immédiate, essayer de les obtenir. C'est tout le sens du débat que nous menons depuis quelques semaines en Lorraine.

Nous sommes donc une Commission indépendante, sous la présidence de Michel MORIN qui est à la tribune, avec notamment Christine JEAN qui se trouve également dans la salle. Nous sommes sept à être présents dans toutes les réunions. On nous l'a reproché d'ailleurs parfois, mais nous sommes une Commission composée de personnes de la société civile qui ne sont pas de Lorraine. Ce reproche n'a pas lieu d'être dans la mesure où nous arrivons dans ce débat sans a priori, je vous le garantis, et sans enjeu immédiat pour nous, pour des groupes que nous pourrions représenter. Nous sommes complètement concentrés sur la nécessité que le débat existe et qu'il puisse être aussi large que possible, et que chacun puisse être entendu. Vous le verrez tout à l'heure, encore une fois, nous clôturerons la séance quand toutes les questions auront pu être posées.

Ce projet est celui de l'État. C'est la DREAL qui va le présenter. Elle représente l'État, c'est la direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement. C'est dans sa fonction d'aménagement qu'elle a proposé ce projet. C'est son projet qui est soumis au débat public. C'est la raison pour laquelle nous allons l'entendre. Le projet a fait l'objet d'un gros document qui s'appelle le document du maître d'ouvrage. Il est à votre disposition à l'entrée, si vous l'avez pris, et d'une synthèse un peu plus légère qui est à votre disposition. La DREAL est représentée ce soir par Monsieur Yann LETROUBLON, le chef de projet, et Monsieur Samuel MEUNIER, le directeur adjoint de la DREAL. Ils répondront tout à l'heure, l'un et l'autre, à l'ensemble de vos questions.

Le débat va continuer jusqu'au 13 juillet. À cette date, il sera achevé. La Commission particulière du débat public a deux mois, donc jusqu'au 13 septembre, pour rendre un rapport sur ce que nous avons entendu, sur ce qui a été proposé, sur ce qui doit être entendu par le maître d'ouvrage. Nous le remettrons probablement en public autour du 10-13 septembre. Ensuite, il reviendra au maître d'ouvrage, à l'État, de prendre sa décision sur la continuité de ce projet : le continuer, le modifier, l'arrêter, toutes les options sont aujourd'hui encore possibles. Si jamais ce projet doit être continué d'une manière ou d'une autre il faudra que l'État puisse offrir un autre calendrier et d'autres possibilités de concertation qui arriveront au fur et à mesure.

Ce soir, nous n'avons pas de thèmes particuliers à regarder, nous allons regarder le fondement du projet sur l'A31bis. Je vais donner la parole à Monsieur Yann LETROUBLON qui pendant une dizaine de minutes va nous présenter les attendus de ce projet. Ensuite, nous aurons le débat. Je vous le dis tout de suite, dans le débat, tout le monde pourra être entendu, et toutes les interventions sont retranscrites dans un verbatim, un peu fastidieux à écrire, mais extrêmement précieux à posséder. C'est la garantie pour vous qu'aucun de vos propos ne sera gommé, que chacune de vos paroles sera enregistrée, entendue, et ensuite elle fera partie des éléments de réflexion pour ceux qui doivent continuer à les traiter. Je vais donc donner la parole à Monsieur Yann LETROUBLON pour vous présenter la totalité du projet en une dizaine de minutes.



Yann LETROUBLON, Chef de projet DREAL Lorraine

Merci, Monsieur. Je vais vous présenter le projet A31bis d'une manière assez rapide puisque l'essentiel des éléments est disponible dans le document du maître d'ouvrage que vous avez récupéré à l'entrée de la salle. La présentation va commencer par une description de la situation actuelle et donc des raisons d'être du projet, pour ensuite aborder les autres modes de déplacement. Enfin, je décrirai le projet A31bis, ses objectifs, ses principes de conception, ses modalités de réalisation et les effets que nous en attendons sur le territoire et bien évidemment aussi pour les usagers.

Pour bien comprendre les raisons d'être du projet, je vais rappeler trois spécificités du sillon lorrain :

- La première spécificité est que le sillon se situe au cœur d'un corridor de déplacement européen orienté nord-sud qui relie la mer Méditerranée aux Pays-Bas et à l'ouest de l'Allemagne, ce qui implique nécessairement un fort volume de marchandises dans le sillon lorrain.
- La seconde spécificité est liée à la présence de nombreuses zones d'activité, de nombreuses zones d'habitat ainsi que d'importantes agglomérations qui entraînent des trafics locaux très élevés.
- La troisième spécificité est la proximité du Grand-Duché de Luxembourg et son influence croissante dans l'économie du nord de la région lorraine. Celle-ci est illustrée par l'augmentation des trafics routiers au nord de l'aire d'étude qui ont augmenté ces quinze dernières années de près de 60 % pour atteindre plus de 60 000 véhicules par jour actuellement. La carte présentée ici illustre d'ailleurs les trafics sur l'ensemble de l'itinéraire de l'A31, de Gye jusqu'à la frontière luxembourgeoise. Cette carte montre effectivement que l'A31 supporte un trafic très élevé avec des valeurs pouvant atteindre de 80 000 à 96 000 véhicules par jour sur certaines sections. À titre de comparaison, sur l'autoroute A7 au sud de Lyon, sur une section à 2x3 voies, ces volumes de trafic sont d'environ 60 000 à 80 000 véhicules par jour.

Une caractéristique importante du trafic qui circule sur l'A31 est la part significative de poids lourds, estimée environ à 10 000 circulant quotidiennement sur l'infrastructure. Sur ces 10 000 poids lourds, 55 % sont en transit dans le sillon lorrain. Cela veut tout de même dire que près d'un poids lourd sur deux a une raison économique régionale de circuler dans le sillon, que ce soit pour des liaisons locales, par exemple Thionville – Nancy, ou d'échanges, par exemple Paris – Metz ou Nancy – Luxembourg, le principe étant qu'il y ait un point de chargement ou un point de livraison dans l'aire d'étude.

Pour les trafics de voitures particulières, c'est essentiellement du trafic local par rapport à la densité d'activité et d'habitat comme indiqué précédemment. Ces trafics élevés impliquent des conditions de circulation difficiles illustrées sur la carte présentée ici. Celle-ci met en évidence avec des couleurs, des conditions fluides jusqu'à des conditions dégradées sur certaines sections. On voit que sur la plupart des itinéraires les conditions sont denses avec déjà des sections dégradées sur lesquelles on constate des bouchons récurrents, des ralentissements, des remontées de file aux échangeurs. Les trafics élevés entraînent une instabilité de l'infrastructure. C'est-à-dire que le moindre événement, même sans gravité, peut entraîner des ralentissements, ou des bouchons. Par exemple, un accrochage aura, compte tenu du trafic élevé, des conséquences importantes sur les conditions de circulation. Également, les usagers qui circulent sur l'A31 ont pour certains un sentiment d'insécurité qui est d'ailleurs confirmé par la gravité de l'accidentologie puisque celle-ci est plus grave que sur les autres autoroutes nationales. Sur l'A31 en Lorraine, elle est de six accidents qualifiés de graves sur dix alors que sur les autres autoroutes du réseau national elle est de quatre sur dix. Si on projette ces conditions de circulation sur les prochaines années, l'estimation a été faite pour 2030, on constate que ces conditions s'aggravent jusqu'à avoir sur la plupart des itinéraires des conditions dégradées, et même des sections saturées. On imagine aisément les difficultés que cela peut représenter avec ces conditions lorsqu'on constate celles d'aujourd'hui avec justement des conditions moins défavorables.

Néanmoins, le sillon lorrain possède des atouts autres que l'infrastructure pour répondre à ces forts besoins de déplacement, en particulier la Moselle navigable pour les grands gabarits entre la frontière luxembourgeoise et l'ouest de Nancy, et également la voie ferrée orientée nord-sud. À ce titre, notamment pour le transport de voyageurs, l'offre a significativement augmenté ces dix dernières années. Elle se poursuit encore avec la réalisation de travaux importants en gares et la mise en place du cadencement. Pour l'utilisateur, le cadencement permet d'avoir une offre plus lisible, de meilleures correspondances avec des horaires fixes et réguliers pour les mêmes destinations. Toujours pour illustrer, par exemple Thionville – Luxembourg à 7 h 17, 7 h 37, 8 h 17, 8 h 37, et ainsi de suite.



Ces aménagements permettent en plus de libérer de l'espace donc d'avoir la possibilité d'ajouter des trains supplémentaires aux périodes de pointes. Ce sera notamment le cas à court terme avec une offre complémentaire qui permettra d'avoir 4 000 places assises supplémentaires sur la période de pointe. C'est à comparer aux 10 000 places aujourd'hui. C'est donc une augmentation significative. Cet exemple illustre la section de Metz – Luxembourg où la demande est la plus forte. Ce n'est pas généralisé sur l'ensemble du sillon. Toujours sur cette liaison, si la demande continue d'augmenter, les études montrent que la capacité de la voie ferrée est suffisante pour y répondre. Cela passe par l'acquisition de matériels plus capacitaires, des trains plus longs et des travaux importants pour permettre leur accueil en gare et leur circulation, notamment sur les nœuds ferroviaires. Les travaux sur les nœuds ferroviaires sont d'ores et déjà programmés. Ils bénéficient non seulement aux voyageurs, mais également au fret.

Si on développe ces hypothèses d'aménagement pour répondre à la demande maximaliste, on arrive à estimer un report d'usagers qui permette de soulager l'A31 d'environ 10 000 véhicules par jour à l'horizon des années 2030. Ces 10 000 véhicules par jour sont un nombre très important, mais il reste tout de même à relativiser par rapport aux plus de 60 000 véhicules qui circulent aujourd'hui, et au nombre croissant de travailleurs frontaliers qui va augmenter dans les années à venir.

Pour le fret, la Lorraine est déjà une région multimodale. Un exemple pour illustrer cette situation, la gare de triage de Woippy, la première gare de triage française, et également le port fluvial de Metz qui est le premier port céréalier de France. Ces modes déjà bien développés, la voie d'eau ou la voie ferrée, portent en outre des projets qui poursuivent leur développement. À titre d'exemple, l'autoroute ferroviaire Bettembourg – Perpignan qui va passer de quatre allers-retours quotidiens à six à court terme. Le principe étant que les remorques de camion sont chargées sur des trains pour éviter qu'ils utilisent les infrastructures routières. Les plates-formes multimodales, Nancy – Frouard, Metz – La Maxe et Thionville – Illange continuent également leur développement. Un des principes sur ces plates-formes est de recevoir des marchandises de façon massifiée, voie d'eau ou voie ferrée, pour ensuite les charger sur des camions pour la desserte finale. Toujours en matière de projection, si on prend des hypothèses très volontaristes et maximalistes sur le développement de ces modes de transport pour le fret, on arrive à avoir un soulagement en matière de volumes transportés d'environ 1 000 poids lourds par jour sur l'A31 à l'horizon 2030. Ce sont encore des chiffres importants, mais qui restent encore à relativiser par rapport aux 10 000 poids lourds qui circulent aujourd'hui sur l'autoroute.

Pour conclure sur les autres modes de transport, je voudrais insister sur le fait que la région lorraine est déjà une région où la voie d'eau et la voie ferrée sont bien développées, pour le voyageur ou pour le fret. Elle porte en outre des projets ambitieux sur l'eau et sur la voie ferrée, mais la réponse de ces projets à la saturation de l'A31 reste partielle. C'est pourquoi l'État, maître d'ouvrage, propose un aménagement autoroutier pour répondre aux besoins de déplacement des Lorrains et de développement économique du sillon. Ce projet est le projet A31bis qui a pour objectif de réduire la congestion sur l'A31, d'améliorer la sécurité des usagers et des agents qui interviennent sur l'infrastructure, et d'accompagner le développement économique en améliorant la desserte du territoire et les échanges entre les diverses agglomérations.

Les principes qui ont guidé le projet A31bis correspondent à un itinéraire global de 115 km. Il permet de desservir la Lorraine du nord au sud. Il vise en priorité à élargir l'A31 à 2x3 voies lorsque c'est possible. Ceci permet de limiter l'impact et de remettre à niveau du point de vue de l'environnement l'A31 existante aussi bien par la mise en place de protections sonores, l'amélioration de l'assainissement ou encore le rétablissement des continuités écologiques. Lorsque cet élargissement de l'A31 actuelle n'est pas envisageable, la construction de nouveaux tronçons à 2x2 voies est envisagée, tout en veillant bien évidemment à limiter l'impact de ces nouveaux tronçons.

Je vais très rapidement vous décrire le projet par section en allant du sud vers le nord :

- Sur le secteur entre Gye et Dieulouard, le projet vise à améliorer les conditions de circulation entre Toul et Nancy, et dans la traversée de Nancy par la création d'un barreau que l'on appelle barreau Gye – Dieulouard. Celui-ci est en tracé neuf pour deux options de passage sur les cinq proposées. Trois options permettent de combiner un aménagement de l'A31 sur place à 2x3 voies et des tracés neufs.
- La section suivante entre Nancy – Metz, entre Bouxières et Fey, vise à élargir l'A31 actuelle à 2x3 voies par le terre-plein central, la place est suffisante pour le faire. Si vous circulez sur cette section, vous pouvez constater que les deux voies supplémentaires peuvent y être aménagées sur l'emprise autoroutière existante. Le projet vise à orienter



le trafic de transit poids lourds sur la rocade de Metz et sur l'A4 qui sera elle aussi élargie à 2x3 voies. C'est prévu dans le cadre de concession de la SANEF.

- Ensuite, entre Hauconcourt et Richemont, cette section est déjà à 2x3 voies, donc la capacité est suffisante.
- Le projet vise ensuite à élargir l'A30 à 2x3 voies et se poursuit par un aménagement à 2x2 voies jusqu'à l'échanger de l'Étoile. Cette section permet donc d'améliorer les conditions de circulation dans la traversée de Thionville, elle permet aussi de créer un accès qui va de l'ouest vers le nord aujourd'hui impossible. Sur ce secteur, nous sommes dans un milieu urbanisé où les enjeux humains sont prépondérants. C'est pourquoi des mesures importantes de réduction des impacts sont déjà envisagées que ce soit par le passage en déblai ou la mise en place de tranchées.
- Le projet se poursuit par l'élargissement de l'autoroute A31 actuelle à 2x3 voies jusqu'au Luxembourg. L'emprise n'est pas suffisante pour faire l'élargissement par l'intérieur. C'est pourquoi elle sera réalisée de part et d'autre de l'infrastructure avec quelques enjeux sur l'agriculture, mais sans toutefois déstructurer les parcelles puisque la consommation foncière ne sera que de quelques mètres de part et d'autre de l'autoroute existante. Il faut noter que sur cette liaison, une étude conjointe est menée entre l'État et le Grand-Duché de Luxembourg pour vérifier la faisabilité d'une exploitation visant à favoriser le covoiturage et les transports en commun sur la plate-forme élargie.

Les modalités de construction de ce projet, estimé à environ 1,1 Md€ à 1,4 Md€, sont fortement liées à l'enjeu de réaliser ces travaux avant la saturation de l'A31. Les modalités de financement restent à définir en étant adaptées d'une part, aux contraintes budgétaires publiques et d'autre part, aux possibilités de contribution des usagers. Pour la puissance publique, le fait de réaliser des travaux doit nécessiter de réunir progressivement le montant nécessaire sur ses dotations annuelles pour réaliser les travaux. Forcément, plus le montant est important, plus le délai avant de les engager est long. Le concessionnaire, quant à lui, va emprunter les montants nécessaires aux travaux, les réaliser et se rembourser ensuite sur les recettes de péage. C'est pourquoi trois scénarios de financement ont été étudiés avec des dates de mise en service assez contrastées :

- Le premier scénario que nous avons appelé « concession réduite » dans lequel seul le barreau entre Toul et Dieulouard est mis en concession, le reste des aménagements étant libre de péages. Ce scénario est d'environ 900 M€, et au rythme des dotations annuelles actuelles, cela imposerait une mise en service de l'ensemble de l'itinéraire plus de vingt ans après la déclaration d'utilité publique du projet.
- Le deuxième scénario étudié est celui appelé « concession étendue ». L'ensemble des aménagements est soumis à péage, à l'exception de l'élargissement de l'A30. Dans ce cas, la contribution publique est estimée à environ 300 M€ avec une mise en service de l'ensemble de l'itinéraire environ six ans après la déclaration d'utilité publique du projet.
- Le troisième scénario étudié est appelé « concession partielle ». Dans ce cas, la section centrale entre Nancy et Metz est libre de péages. La contribution publique est estimée à environ 500 M€ avec une mise en service de l'ensemble de l'itinéraire environ dix ans après la déclaration d'utilité publique du projet.

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

Les effets que nous attendons du projet A31bis sont donc une amélioration des conditions de circulation avec une diminution de la congestion sur l'ensemble de l'axe et une fiabilisation des temps de parcours. Pour rappel, la carte 2030, sans projet, met en évidence que, sur la plus grande partie de l'itinéraire, les conditions seront dégradées avec des sections saturées. Avec la mise en service de l'A31bis, ces conditions deviennent fluides sur la plus grande partie de l'itinéraire.

Les bénéfices que nous attendons du projet A31bis sont de permettre de répondre aux objectifs du projet : c'est une fluidité des déplacements qui devraient être améliorés avec des temps de parcours fiabilisés ; un niveau de sécurité plus important pour l'utilisateur et les agents qui interviennent sur l'infrastructure ; une remise à niveau environnemental des sections élargies ; et 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 ce qui aura été dit au cours de nos différentes réunions et des différents échanges. Sur la base de cette décision, le maître d'ouvrage



poursuivra les études et les démarches de concertation et de consultation jusqu'à l'enquête publique du projet. Je vous remercie pour votre attention. *[Applaudissements]*

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Merci d'avoir présenté le projet de manière complète et en même temps en le survolant parce qu'il est extrêmement complet, mais nous pourrons revenir pendant toute la soirée sur des points plus particuliers, la DREAL répondra à vos questions. La parole est à vous.

Yves CLÉMENT, président d'UCIROUTHE

Yves CLÉMENT, président de l'association UCIROUTHE, usagers-citoyens de la route Thionville et environs. Je suis déjà intervenu à Metz et à Thionville. Ceux qui me connaissent, connaissent le projet que j'ai initié du monorail. La réponse qui m'avait été faite à Metz ne m'avait pas trop plu dans la mesure où on a l'impression que ce projet n'est pas pris en compte. Je trouve que c'est tout de même un moyen qui permet de ne pas utiliser d'emplacement au sol du fait que cela circule sur un rail en aérien. C'est une solution que j'aimerais voir au moins être posée. Je ne dis pas que c'est la seule solution et la meilleure, mais elle est au moins complémentaire à ce qui est proposé. De plus, elle peut être mise en place dans les cinq à dix ans à venir, ceci n'est pas négligeable.

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Merci. Monsieur MEUNIER ?

Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL Lorraine

Plusieurs éléments de réponse à votre proposition. Premier élément de réponse, du point de vue de l'utilisateur, le monorail a des caractéristiques qui se rapprochent de celles du train au sens où il y a des points fixes de montée et de descente. Comme cela a pu être exposé à Thionville de façon plus détaillée que ce soir, où Yann LETROUBLON a rappelé un peu les principales conclusions des études qui ont été réalisées sur le ferroviaire, le rail a aujourd'hui la capacité à absorber les évolutions de la demande. Aujourd'hui, la question qui se pose est de connaître la pertinence de développer un autre mode alors que le ferroviaire a la capacité de capter le même type d'utilisateurs. Le deuxième élément de réponse : par définition, la desserte par monorail entre Thionville et le Luxembourg nécessite un point d'atterrissage au Luxembourg, et les autorités luxembourgeoises ont clairement exprimé qu'aujourd'hui ce projet n'était pas d'actualité.

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Monsieur, je vous donne aussi rendez-vous, mais vous le savez, à l'atelier sur les différents modes de transport organisé la semaine prochaine à Thionville. Une autre interpellation, Monsieur le Maire.

Michel DECKER, maire de Florange

Merci, Michel DECKER, maire de Florange. Je vais vous donner, si je peux dire, mon avis concernant les différents points que vous nous avez proposés, et notamment le point N° 4 concernant les aménagements de cette autoroute A31. Autant on peut considérer que les aménagements sont devenus une nécessité d'un point de vue économique au niveau des déplacements, autant il nous est difficile, et je crois que la population florangeoise s'y opposera fermement, d'accepter que la ville soit coupée en deux par un tracé autoroutier qui pourrait être réalisé dans d'autres conditions. On a déjà pu vous faire des propositions à ce sujet.



Pour ceux qui connaissent le secteur, on vous propose, évidemment et comme toujours, de maintenir ce contournement ouest de Thionville. Il permet de désengager le viaduc de Beaugard. Pour cela, il y aurait la possibilité de passer par l'autoroute A30 et d'utiliser cette fois-ci les friches industrielles qui vont devenir malheureusement réalité du fait de la quasi-certitude de la fermeture des hauts-fourneaux de Hayange. Le projet qu'on vous a proposé consisterait à passer par l'autoroute A30 jusqu'à la sortie d'Hayange pour revenir en passant au-dessus des friches des hauts-fourneaux par le bois de l'Étoile, à proximité de la gare d'Hayange, et revenir sur ce fameux rond-point de l'Étoile qui permet ensuite de reprendre l'A31 en direction du Luxembourg.

Pour quelles raisons le proposons-nous ? La première motivation vient du fait qu'on ne traverse pas une ville et qu'on ne coupe pas la ville de Florange en deux. Toutes les autres propositions que vous avez faites se font sans impact sur une ville. Florange deviendrait l'exception sur l'ensemble du trajet sur les cent et quelques kilomètres qui le concernent. Il y aurait cinq ou six kilomètres d'une traversée qui se ferait sur la ville avec bien sûr des nécessités de protection de l'environnement et de protection des habitants et des habitations qui se trouvent à proximité. Ce projet, quoi qu'on dise, même si Florange n'y tient pas, a tout de même pour conséquence que Florange serait impactée puisque la majorité du tracé proposé s'effectue sur le territoire de la ville de Florange. Donc, on n'est pas dans le cadre du PUMA, Projet Utile Mais Ailleurs, on est toujours dans un projet utile, mais aussi chez nous. 75 % du trajet proposé se ferait tout de même sur le territoire de la ville de Florange. L'avantage serait de ne pas traverser la ville. On se contenterait de passer au-dessus de friches industrielles. Par ailleurs, au niveau des réalisations d'ouvrage d'art, sur la traversée de Florange, cela nécessite, d'une part, une partie en tranchée couverte lorsque ce projet traverserait la partie habitée, et nécessite d'autre part, une partie aérienne pour passer au-dessus des voies ferrées qui appartiennent à Arcelor Mittal et encore à Réseau Ferré de France avant de rejoindre le rond-point de l'Étoile permettant l'accès sur l'A31 en direction du Luxembourg.

Dans ces conditions, cela impacte bien sûr au niveau financier de façon très conséquente l'ensemble du projet. Je ne pense pas que sur le plan technique et le plan financier, la perspective que l'on vous propose par Hayange, augmenterait nettement. On peut dire que cela devrait même diminuer le coût de cette réalisation. C'est une faisabilité technique qui incombe aux services compétents. Je crois que nous en avons suffisamment en France, au niveau des services financiers, bien entendu. De plus, l'avantage que présenterait cette variante du projet permettrait de désenclaver la vallée de la Fensch. Pour ceux qui empruntent régulièrement l'A31 et qui sortent de cette autoroute au niveau du rond-point de l'Étoile, ils doivent ensuite rejoindre au moins Fontoy où, le soir, sur toute la zone en direction de Longwy, les véhicules sont à la queue leu leu à des vitesses très réduites et il y a un nombre de véhicules extrêmement important qui traverse les agglomérations aussi bien de Florange que de Hayange.

L'autre problème, non résolu avec le tracé proposé, en dehors du désenclavement de la vallée de la Fensch, est le fait qu'on ne puisse pas depuis Hayange réemprunter l'A30 en direction de Longwy. Il y a bien une bretelle qui permet d'arriver en direction de Metz, mais en direction de Longwy, il n'y a rien. Si on réalise le projet que nous proposons, il y aurait cette possibilité de créer une bretelle supplémentaire partant de Hayange en direction d'une part de Metz qui existe, et d'autre part, en direction de Longwy qui n'existe pas.

Je crois qu'il faut aussi voir le fait que notre proposition évite en dehors de la traversée d'une agglomération un désenclavement aussi bien en direction du Luxembourg qu'en direction de la Belgique, et une possibilité aussi de circulation plus importante par l'intermédiaire de l'A30 en direction de Metz, c'est-à-dire vers le sud.

Je ne vais pas trop m'éterniser pour éviter de prendre la parole à la place de beaucoup d'autres personnes, mais il reste aussi à voir l'impact que cela pourrait avoir, en dehors des nuisances sonores qui pourraient se produire et qui se produiront très certainement dans cette traversée. Nous aurions aussi un impact d'un point de vue architectural et du maintien du patrimoine existant. Je pense que dans la salle d'autres personnes en parleront, notamment pour la partie qui va se situer après la voie ferrée de RFF et la route qui rejoindrait le rond-point de l'Étoile en direction de l'A31 vers le Luxembourg.

On vous propose ce projet en sachant pertinemment comme cela s'est déjà produit que la population florangeoise aura beaucoup de mal à l'accepter. Je vous remercie de m'avoir écouté. *[Applaudissements]*

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public



Merci, Monsieur le Maire. Vous avez déposé un dossier que vous nous remettez et que nous incluons dans le débat. Monsieur MEUNIER, avez-vous étudié cette proposition alternative ?

Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL Lorraine

Sauf erreur, on a essayé de représenter d'un point de vue cartographique la variante que vous proposez. Par rapport aux différents points que vous avez exposés, je tiens à préciser que la variante que nous mettons au débat emprunte un emplacement réservé à travers la ville de Florange. Cette variante inclut un certain nombre de fonctionnalités dont vous avez présenté qu'elle serait assurée par le tracé exposé ci-dessus, c'est-à-dire que la variante que nous proposons au débat permet tout autant que celle présentée ici de désenclaver la vallée de la Fensch vis-à-vis de l'accès au Luxembourg, de permettre les différents échanges au niveau de l'A30 par la création d'un échangeur qui permettra de rétablir tous les mouvements.

Pour revenir à la variante que vous présentez, vous avez déjà identifié qu'il y a un enjeu à ce qu'il y ait des échanges complets entre l'A30 et l'A31. Aujourd'hui, en effet, on ne peut pas accéder dans le sens de Longwy vers le Luxembourg, or, le point d'insertion proposé dans cette variante pose souci puisque dans le schéma actuel on n'a qu'un demi-échangeur. Il y aurait donc la nécessité pour rendre les mouvements ouest-nord possibles d'aménager un échangeur complet dans une topographie très complexe, donc avec des impacts bien évidemment techniques et financiers, mais aussi des impacts sur l'environnement et sur son insertion. Je ne sais pas si on peut avoir la photo qui montre la vision un peu aérienne, on devine dans le fond le tracé de l'A30 où il n'y a qu'un demi-échangeur. On voit bien qu'il faudrait aller taper dans cette butte pour réaliser un échangeur complet.

Deuxième aspect, quand on réalise cette voie, il va falloir concilier depuis l'A30 cette voie nouvelle et la voie qui permet de desservir Hayange depuis l'A30 dans un espace relativement contraint, si on se souvient des photos montrées précédemment. Il faut à la fois insérer cette nouvelle voie et insérer la voie existante qui permet de descendre vers Hayange. Vous l'avez dit, cela nécessiterait sans doute un viaduc. Quand on est dans le passage au-dessus de la vallée, on peut imaginer l'impact de ce viaduc en matière d'implantation par rapport aux activités existantes dans la vallée, l'impact sur les zones urbaines proches et, vous avez cité la gare, avec aussi la nécessité de sa compatibilité avec les différentes infrastructures existantes, dont la desserte ferroviaire.

Ensuite, ce tracé rejoint la zone boisée, donc là avec un impact environnemental à affiner et à comparer. Aujourd'hui, au vu des éléments de la complexité de cette variante par rapport à celle proposée, elle ne semble pas présenter des avantages par rapport à la variante existante.

On peut coucher par écrit, si vous le souhaitez, un peu plus précisément cette analyse, mais à ce stade cette variante n'apparaît pas comme une alternative compétitive par rapport à la variante présentée dans le dossier. Ensuite, pour la variante existante, en traversée de Florange, je me permets de rappeler qu'elle a aussi l'avantage en s'insérant dans le tissu de permettre la desserte du projet de l'Europort qui paie son raccordement à l'A31.

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Donc, la variante n'est pas retenue ?

Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL Lorraine

Aujourd'hui, au vu des éléments d'analyse, le maître d'ouvrage n'a pas retenu cette variante. Pour préciser par rapport à une autre question qui a été posée, on n'en est pas au calage du tracé fin, en hauteur, etc. A priori, je dis bien a priori parce qu'on n'en est pas au tracé, vous avez évoqué un passage au-dessus des voies ferrées, ce passage pourrait très bien être fait éventuellement par en-dessous et pas forcément par au-dessus.

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public



On va continuer sur le même thème. Monsieur, justement, vous en aviez déjà parlé à Thionville.

Alain HEYER, adjoint au maire de Florange

Alain HEYER, adjoint au maire de Florange. J'ai écouté attentivement vos réponses. L'essentiel de votre réponse tient au fait de prendre en compte, pour comparer techniquement et économiquement, ce qui ne doit pas être pris en compte. C'est-à-dire des aménagements complémentaires que l'on propose de faire par opportunisme. Le fait de profiter de cette opportunité historique, je le répète, permettrait de raccorder l'A30 et de donner, comme le disait Michel DECKER, la possibilité d'une connexion vers Longwy qui n'existe pas actuellement. Si on poussait un peu plus loin, tout en aménageant également les 2x2 voies de ce tunnel parce qu'on va passer à trois voies sur l'A30, puis deux voies, puis une voie pour se retrouver dans un tunnel.

En voulant transférer tout ce flux dans une goulotte sur Florange à 2x2 voies, vous le précisez, en partant d'une 2x3 voies, j'ose à peine imaginer ce que donnera éventuellement un accrochage dans cette 2x2 voies avec la possibilité d'arriver par 2x3 voies, et d'être bouché 2 km plus loin par un tunnel qui n'accepte que 2x1 voie. Économiquement, vous nous donnez ce handicap. C'est un handicap effectivement si vous voulez faire cet aménagement complémentaire, mais c'est l'opportunité de faire cet aménagement complémentaire qui permettrait de redonner vie à ce bassin sidérurgique. Si on n'en veut pas, il faut comparer ce qui est comparable, c'est-à-dire la liaison A30-A31 uniquement. Dans ce cas, on n'a pas besoin de travailler dans la partie inclinée. Comme vous le disiez, on peut se contenter de la sortie existante et la doubler pour rejoindre le bois de l'Étoile. On peut aussi éviter de passer aussi proche du quartier de la gare que vous le faites. On peut très bien s'en éloigner facilement de 100 à 200 mètres sans toucher aux installations industrielles actuellement en activité.

Je vous l'ai dit à Thionville, je le répète, je pense que l'équipe municipale qui m'entoure aujourd'hui, le maire en premier lieu et les Florangeois n'accepteront pas de se contenter d'une réponse de ce type. Il y a là une occasion unique. Il y a eu des débats depuis plus de quarante ou cinquante sur cette traversée. Il y a dans la motivation de votre ministère le fait de tenir compte des populations, le fait de tenir compte de l'environnement également. Là, on a un projet qui ne s'explique plus du tout, ou en tout cas on a une variante possible qui mérite d'être traitée totalement en étude et non pas par un croquis fait au coin de la table, un peu à l'image des 3 % du PIB. Je pense qu'il faut aller plus loin dans cette étude, c'est ce que nous vous demandons.

Quand on a commencé ce débat, on a reçu le département, je salue Patrick WEITEN qui est présent, on a reçu les communautés d'agglomération concernées, et on a reçu les services de l'État. Le plus difficile, paraît-il, est de convaincre les services de l'État. On en est conscient. On sait très bien qu'il y a du travail, mais peut-on se contenter d'une réponse a priori sur un sujet historique pour la vallée en dehors du problème florangeois ? Je répète ce qu'a dit Michel DECKER, on ne prend pas ce projet pour s'en débarrasser, je rappelle déjà qu'on en hérite à Florange parce que Thionville n'en veut plus. Je n'ai rien contre mes amis thionvillois. On est de bonne composition. On est prêt à l'accepter, mais au moins qu'on puisse accepter le fait qu'on puisse choisir nous-mêmes l'endroit où cela va passer avec le moins de nuisances possible. Effectivement, je ne dis pas qu'il n'y a aucune difficulté, mais à faire 40 000 km pendant cinquante ans, quarante-cinq ans, je peux vous dire que des ouvrages d'art un petit peu plus compliqué que ceux-là il y en a quelques-uns en France.

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Donc, il y a la variante que vous demandez d'étudier davantage, et puis il y a même une variante de la variante un peu moins exigeante que vous proposez au pire. Monsieur MEUNIER, vous pouvez revenir sur ce point ?

Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL Lorraine

Je pense qu'il y a des incompréhensions. Je pense que la première chose est de coucher un certain nombre d'éléments par écrit ce qui permettra de lever certaines incompréhensions auxquelles on arrive dans un exposé oral basé sur une carte qui est peut-être insuffisante. Il y a incompréhension parce que ce à quoi je faisais allusion tout à l'heure n'est pas le doublement du tunnel d'Hayange. C'est bien le rétablissement des mouvements de l'ouest vers le nord qui sont représentés par une flèche sur la carte. Aujourd'hui, sur le lieu où vous proposez l'insertion, il n'y a qu'un demi-échangeur qui permet les mouvements de l'est vers le nord. Vous avez dit vous-même que l'objet de votre variante est de permettre le



désenclavement de la vallée de la Fensch et de faciliter son accès vers le nord. Or, pour réaliser ces mouvements d'ouest vers le nord, il faut réaliser un échangeur complet. Il y a donc nécessité de l'insérer dans un cadre topographiquement très contraint puisqu'on est sur une butte. On est dans une vallée. Il va donc falloir insérer un échangeur avec un viaduc puisqu'on ne peut pas imaginer descendre et remonter cette vallée compte tenu de la topographie de cet axe.

Ensuite, sur les fonctionnalités, si on résout sur cette proposition le problème des échanges, les fonctionnalités sont globalement comparables entre ce que l'on propose et ce que vous proposez, à l'exception de la desserte de l'Europort qui n'a pas de solution dans cette variante telle que proposée. On pourra reposer les éléments par écrit. Ceci permettra plus simplement de comparer. On a tout de même des ouvrages de très grande longueur comme le viaduc à insérer. Quand vous parlez du ferroviaire, à un moment donné, la question est un problème d'altimétrie. C'est la nécessité d'insérer l'ouvrage sans qu'il interfère avec les gabarits ferroviaires puisqu'il va falloir continuer à faire circuler des trains. Donc, être un peu plus à gauche ou à droite de la gare, à l'échelle du problème, il s'agit surtout d'envisager la façon dont on maintient les circulations de ces trains en leur assurant un gabarit suffisant. On posera des éléments par écrit parce que je pense que c'est la meilleure façon d'éclairer le débat.

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Sur le même thème, Madame ? Continuons puisque nous sommes là au cœur de l'interrogation.

Fanny AYMER de la CHEVALERIE, propriétaire du parc de Bétange

Bonjour, Fanny AYMER de la CHEVALERIE. Je suis la fille de Madame de NITRY et nous sommes les propriétaires du parc et du château de Bétange situés sur la commune de Florange. Je vous les montre. C'est donc toute cette partie qui représente 65 ha avec une allée d'accès, une allée de marronniers. C'est l'accès principal de cette propriété. Actuellement, cette propriété est classée à l'Inventaire Supplémentaire des Monuments Historiques. On a une allée d'accès bordée de marronniers sur environ 650 m de long. Elle est protégée sur 500 m puisque c'est le périmètre de protection de la propriété, et le tracé envisagé actuellement couperait notre accès principal, entraînerait l'abattage de 31 marronniers, ce qui est pour nous catastrophique, à la fois en matière d'impact sonore, de pollution et d'esthétique sur le patrimoine. Nous soutenons un tracé alternatif puisque nous sommes également de la commune de Florange. Je voulais donc attirer l'attention de notre situation à vos yeux. Merci.

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Merci de votre interrogation. Voulez-vous répondre tout de suite ?

Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL Lorraine

Dans le recensement des enjeux qui ont été faits sur les différents tracés, l'existence du château est parfaitement identifiée. À ce stade, je le répète, nous n'en sommes pas au niveau des tracés qui permettent de caler finement le positionnement futur de l'infrastructure. Le chiffre que vous avancez, je suis dans l'impossibilité de le confirmer ou de l'infirmer puisque nous n'en sommes pas à compter les marronniers qui seraient coupés ou non. Par contre, quoi qu'il arrive dans les travaux prévus, un travail est toujours fait sur l'insertion paysagère du projet. On ne dit pas qu'il n'y a pas d'impact, mais un travail est fait sur cette insertion. Une fois encore, l'enjeu que vous avez cité est parfaitement identifié.

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Il est identifié, mais il n'y a pas forcément de réponse.

Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL Lorraine



À ce stade, une fois encore, au niveau où nous en sommes, on parle plus de fuseaux que de tracés, c'est le type d'enjeu que l'on traite essentiellement dans le calage du tracé en fonction de là où il s'insèrera, ce n'est pas du tout le même impact. Sur la carte, il est représenté schématiquement. Si on est au bout ou non de l'allée des marronniers, précédemment, par rapport à une question posée, il y a l'altimétrie de l'infrastructure. Elle n'est pas calée finement puisqu'à cet endroit on ne sait pas si on est plus ou moins en déblai ou à niveau. Il y a aussi les mesures paysagères. Aujourd'hui, c'est un enjeu identifié. Par contre, les mesures qui permettront de traiter cette question font partie d'éléments qui ont vocation à être définis plus tard dans le projet. Ils seront travaillés au cours de la concertation pour être définitivement calés au moment de l'enquête publique.

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Il y a encore deux interventions, je vous demande de rester sur le tracé.

Florent GOLIN, Agirr FNAUT Lorraine

Bonsoir, Florent GOLIN, Agirr FNAUT Lorraine. Cela tombe bien, c'est précisément la slide représentée en ce moment. Je voudrais répondre un peu aux différents échanges de ce soir entre la municipalité florangeoise et le maître d'ouvrage.

Dans un premier temps, un sujet va peut-être vous faire sourire. Je vais appuyer un peu ce qu'a dit le maître d'ouvrage. Effectivement, avec un tracé comme celui-là, la traversée de Florange est résolue, mais il n'en est pas de même pour Serémange et pour Hayange. Les habitations proches seraient aussi impactées. Effectivement, le tracé concerne une bonne partie de Florange, mais comme on peut le voir, c'est une forêt. Je veux bien que l'on priorise l'impact humain avant l'impact paysager, mais tout de même couper une forêt en deux pour faire passer une autoroute, si on peut éviter, c'est bien également.

Je comprends bien que cela part d'un bon sentiment. Il faut essayer d'être constructif, essayer de proposer autre chose pour éviter d'avoir une nuisance chez soi, mais pour moi l'exercice est perdu d'avance dans la mesure où la vallée de la Fensch est de toute façon urbanisée en continu, et ce, jusqu'au bord de la Moselle à Uckange. Finalement, où que l'on passe, on impactera du monde. Ceci ayant été dit, en ce qui vous concerne, je soutiens entièrement le fait que les Florangeois refusent d'avoir une autoroute qui vienne couper leur ville en deux. Ce sont des projets dignes des années 1960. Je regrette, mais aujourd'hui on ne fait plus cela.

Ce soir, j'aimerais bien apporter un petit message d'espoir à ce sujet. On entend, notamment sur place que cela fait quarante ans que ce projet doit se faire, il finira donc bien par se faire, mais cela fait quarante ans que cela ne se fait pas. Pourquoi ? Jusqu'à présent, il y a tout de même des gens qui ont fait ce qu'il fallait pour que cela ne se fasse pas avec le succès que l'on connaît. Si on mène le combat, cela ne se fera peut-être pas non plus. Cela se joue ici. Cela se joue dans les semaines à venir.

Par contre, à ce sujet, Monsieur le Maire, vous pouvez compter sur notre soutien pour défendre votre commune, pour défendre nos habitants, pour que ce barreau ne se fasse pas. Pour nous, le problème du tracé est d'impacter du monde, mais cela ne résoudra pas les problèmes auxquels il est censé répondre. C'est ce que nous disons depuis le départ. Concrètement, si on fait cela, peut-être que l'on va légèrement soulager une partie de la traversée de Thionville. Pour autant, les nuisances sur Beauregard et sur le quartier qui est derrière ne vont pas disparaître. En effet, l'autoroute A31 dans son tracé actuel continuera à exister.

Deuxième chose, au lieu d'éviter Thionville, d'éviter les agglomérations, on multipliera le nombre d'habitations impactées par la proximité directe d'une autoroute. C'est complètement contre-productif. Pour couronner le tout, que se passera-t-il à Élange où tout se retrouve ? En fait, on aura deux autoroutes à 2x2 voies qui vont venir s'emmancher dans une autoroute qui sera peut-être à 2x3 voies. Cela va créer de la congestion. Ce n'est pas un problème de trafic dans la journée, mais aux heures de pointe. Le matin, si vous rétrécissez une voie, si vous envoyez quatre voies s'emmancher dans une section à trois voies, les problèmes de congestion ne seront que déplacés. Quand vous arriverez au Luxembourg, ce sera exactement la même chose. On peut s'amuser à faire une voie supplémentaire sur 40 km jusqu'à la frontière.

Que va-t-il se passer ? Il y aura peut-être moins d'embouteillages sur le territoire français, mais quand on arrivera sur le territoire luxembourgeois, et en particulier la croix de Gasperich, l'effet d'entonnoir ne sera qu'accentué. On ne fait donc que



déplacer les problèmes. Cela pour dire que le contournement ouest de Thionville ne résout pas les problèmes. Il n'a pas lieu d'être à partir de là, on ne multiplie pas les habitations à proximité d'une autoroute. La solution est tout simplement de ne pas le faire. Je vous remercie. *[Applaudissements]*

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Monsieur, également du Conseil municipal de Florange ?

Éric KIEFFER, citoyen

Bonjour, Éric KIEFFER. Je ne fais pas partie du Conseil municipal de Florange, mais en tout cas je suis très proche de Florange puisque j'y travaille. Pour revenir sur le tracé alternatif, on a entendu des choses intéressantes. On ne propose pas de trancher dans une forêt puisqu'il y a déjà une voie dans cette forêt, c'est la D13. Il faudrait peut-être aussi se rapprocher des services du département et se greffer sur cette voie, on pourrait avoir là une source d'économie. En ce qui concerne les populations, ce tracé a le bénéfice de ne toucher personne. C'est ce qui est important. Les plus proches sont éventuellement les habitants de **Marspich** pour les locaux, sinon vous voyez bien qu'on ne traverse aucune habitation. J'ai envie de poser une question au maître d'ouvrage. On table sur environ 40 000 véhicules-jour. On en a 80 000. Vous estimez qu'au moins la moitié passera par Florange. Comment gère-t-on 40 000 véhicules jour dans une ville ? C'est ma question. Elle est simple. Qu'allez-vous dire aux Florangeois qui vont voir passer 40 000 véhicules à côté d'une école, d'un équipement sportif entre deux lotissements ?

Pour revenir sur le document qui me semble un peu malhonnête, j'invite tout le monde à prendre la page 81. On voit assez étonnamment que votre tracé passe à côté de Florange. On a Uckange, Florange, Fameck, mais dans les faits, vous transpercez Florange en deux. La véritable question se trouve là.

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Vous retirez le malhonnête du document, et on continue le débat.

Éric KIEFFER, citoyen

Non seulement je ne le retire pas mais je l'assume. Effectivement, à un moment, quand on passe par une ville, on l'indique sur le document.

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

On va vous répondre. Monsieur MEUNIER.

Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL Lorraine

Je précise qu'à la même page il est écrit qu'il y a des nuisances sonores dans les traversées d'Uckange, Florange et Terville. Donc, je crois que cela explicite mon écrit. Je ne crois pas que l'on puisse taxer le document de malhonnêteté.

Sur la traversée, comme on l'a brièvement rappelé, l'existence d'une infrastructure potentielle est inscrite depuis longtemps dans les documents d'urbanisme. C'est-à-dire que la possibilité de réaliser cette infrastructure a été portée à connaissance de l'ensemble des acteurs du territoire depuis relativement longtemps. Ceci veut dire d'ailleurs qu'un certain nombre d'aménagements, vous parlez de lotissements, ont été réalisés en toute connaissance de cause puisque l'infrastructure était inscrite dans les documents d'urbanisme. À propos de la coupure, de la proximité d'équipements, une fois encore, ce sont des enjeux identifiés. Il ne s'agit pas de les nier et de dire qu'ils n'existent pas, c'est pour cela que dans la présentation, comme il a été indiqué précédemment, il y aura nécessairement des mesures d'insertion qui viseront à limiter les nuisances



pour les riverains, on parlait de route en déblai, de murs de protection à cet effet de coupure. On a mentionné rapidement la réalisation d'une tranchée couverte. L'enjeu d'une telle tranchée est aussi de suturer les deux parties d'un territoire puisqu'on peut rétablir un certain nombre de communications et d'usages sur cette tranchée. Aujourd'hui, encore une fois, elle n'est pas tracée. Elle n'est pas définie dans le détail, mais on connaît aujourd'hui le projet de la VR52 au niveau de Marange, c'est typiquement le genre d'aménagement où on voit que l'on recrée du lien en minimisant l'impact de coupure en permettant sur cette infrastructure de rétablir des liaisons, et dans certains cas des équipements.

Sur le trafic, avec 40 000 véhicules-jour, une 2x2 voies est prévue. Elle permet d'absorber un trafic de 40 000 véhicules-jour. Dans la remarque faite par l'intervenant précédent d'Agirr, les 2x2 voies qui convergent ne sont pas à saturation. Elles peuvent donc parfaitement s'insérer sur une trois voies. Il n'y a pas de problème de capacité à ce niveau.

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Sur le tracé proprement dit...

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Je répète pour vous Monsieur, 40 000 véhicules par jour font de la nuisance.

Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL Lorraine

Oui, cela a été identifié. D'ailleurs, aujourd'hui, on constate que dans Thionville il y a un trafic supérieur avec aussi des nuisances en milieu urbain. C'est d'ailleurs un des double enjeux que l'on a affichés, d'une part, réaliser un certain nombre de mesures de rattrapage, d'accélération pour minimiser les impacts sur les zones actuellement traversées, et d'autre part, par la répartition des trafics. Dans Thionville, il y aura aussi moins de nuisances demain par rapport à aujourd'hui.

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Sur cette partie de débat à propos du tracé, y a-t-il encore d'autres interventions ? Il y a trois demandes.

Un participant

Sur le plan, je crois deviner que l'autoroute passerait par la rue des Romains en venant d'Uckange. Avez-vous un focus sur cette partie ? Je voulais savoir combien de maisons seraient impactées, autrement dit combien de citoyens seraient dans cette zone d'influence de l'autoroute.

Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL Lorraine

Derrière la présence d'un emplacement réservé a aussi permis sur les zones qui sont aujourd'hui urbanisées puisqu'on a deux parties, il y a une partie où l'emplacement réservé a fait que les gens se sont installés de chaque côté de l'emplacement réservé. Vous citiez les lotissements. Après, il y a en effet une partie de l'emplacement réservé qui recouvre une zone actuellement urbanisée. L'intérêt de l'emplacement réservé a permis à l'État d'acquérir progressivement un certain nombre d'habitations, et aujourd'hui, c'est un ordre de grandeur, on estime qu'il reste à peu près une dizaine d'habitations à acquérir sur le secteur.

Éric BAYER, habitant de Marpisch



Bonsoir, je m'appelle Éric BAYER, je suis travailleur frontalier. J'habite Marspich. Dans l'option de passage par Hayange, rejoindre l'autoroute par le rond-point de l'Étoile, j'ai cru comprendre que c'était à peu près le tracé actuel de la liaison Hayange — Bois de l'Étoile. Il s'agit donc du passage à 2x2 voies de la D13, est-ce bien cela ?

Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL Lorraine

Je pense qu'il y a une confusion. Peut-on projeter de nouveau successivement la variante que le maître d'ouvrage propose, page 81 ? Il n'y a strictement aucune interférence avec la D13 que vous avez évoquée.

Ensuite, si on peut projeter la carte, je tiens à préciser que pour un certain nombre d'endroits, c'est aussi le cas pour le barreau Gye – Dieulouard, comme on étudie des fuseaux, on dit que les fuseaux s'insèrent plus ou moins dans le fuseau d'une voirie existante, cela ne veut absolument pas dire qu'on réutilise cette voirie existante. En fait, en réalisant une infrastructure aux normes autoroutières ou aux normes de 2x2 voies, cela veut dire qu'il y a un certain nombre de contraintes de sécurité ou autres pour l'aménagement des échanges.

En fait, on a deux infrastructures qui se juxtaposent. On a l'infrastructure qui est construite ou pas sur l'emprise existante, et il faut rétablir les échanges préexistants. Je veux dire rapidement ce qu'il en serait. Vous auriez à la fois l'infrastructure existante représentée ici, après on verrait comment on l'insèrerait dans le détail, mais vous auriez à la fois une infrastructure neuve qui permettrait d'accueillir le trafic venant l'A30 se reliant à l'A31, ou réciproquement, et vous auriez un rétablissement en parallèle de la voirie aujourd'hui départementale qui permettrait de se connecter. Vous auriez deux infrastructures qui coexisteraient, et absolument pas une seule infrastructure. L'infrastructure existante, la route départementale ne peut pas être mise aux normes pour accueillir un tel type de trafic avec la nature d'échange. Donc, on aurait une coexistence de deux infrastructures. C'est pour cela aussi qu'en matière d'impact qu'il faut le prendre en compte.

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Une autre question Monsieur ?

Éric BAYER, habitant de Marspich

J'ai également deux petits points assez rapides. Aucune des solutions proposées n'envisage le passage à 2x3 voies dans la traversée de Thionville, donc j'imagine que cela a été envisagé et que ce n'est pas possible techniquement, mais pour information je souhaiterais en savoir un peu plus puisque je ne sais pas pourquoi cela a été refusé. De quelle manière avez-vous envisagé le nombre d'utilisateurs qui prendraient le contournement que ce soit de Florange ou de Hayange par rapport à ceux qui iraient directement vers Thionville ? En conclusion, comment envisagez-vous l'efficacité réelle de ce contournement ?

Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL Lorraine

Ce sont deux questions relativement distinctes. La première porte sur les raisons pour lesquelles on ne considère pas l'élargissement en traversée de Thionville. Je dirais qu'au vu des constructions existantes de chaque côté de l'infrastructure actuelle, elles sont déjà particulièrement proches. Si vous êtes de la zone, vous voyez, notamment l'église. Aujourd'hui, il n'y a pas de possibilité physique d'insérer une 2x3 voies dans le tissu de Thionville. Comme on l'a dit, la démarche a été de considérer les élargissements de l'infrastructure existante là où cela est possible. Quand ce n'est pas possible, exactement dans le cas de Thionville, on a regardé quelle infrastructure pouvait apporter une fonctionnalité complémentaire permettant de capter une partie du trafic.

Votre question suivante concerne la façon dont on évalue la répartition des trafics entre les deux itinéraires. Je vais essayer de répondre très brièvement. Des modélisations de trafic sont réalisées. Vous trouverez sur le site internet en complément du document remis à l'entrée de la salle une étude complète sur la façon de modéliser les trafics futurs et la façon dont ils utiliseront les voies. On caractérise l'offre routière. On décrit cette offre. Ensuite, on a un certain nombre d'éléments qu'on



appelle des matrices origine-destination qui décrivent les déplacements des différents habitants, citoyens, usagers de la zone. Le modèle permet ensuite de modéliser en fonction des arbitrages coût-temps que font les usagers pour savoir de quelle manière ils vont se répartir sur le réseau, sachant que ces simulations permettent aussi dans le cas où on a des mises à péage envisagées de prendre en compte l'impact du péage sur les pratiques de déplacement des usagers. De ce fait, on a réalisé un certain nombre de simulations qui sont présentées dans ce rapport. Je ne sais pas si votre question portait sur les ordres de grandeur. Un intervenant a dit qu'en traversée sur ce barreau, en faisant référence sans doute au niveau de concession partielle, on a en effet d'environ 40 à 50 000 véhicules-jour sur la liaison A30-A31 nord pendant que dans le même temps sur Thionville il restera tout de même de l'ordre de 60 à 65 000 véhicules-jour. Ce sont à peu près les ordres de grandeur.

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Merci.

Marc MONTINET, Florange

Marc MONTINET, Florange. Il y a quelques années, le **CETET** avait fait une étude concernant l'A31. Il en ressortait qu'il fallait tout faire pour éviter les zones urbaines. Cette étude a-t-elle été prise en considération étant donné que huit à dix ans après on veut lui faire traverser Florange ? Le dossier est là. On fait des études et des études, et tous les huit ou dix ans, on change de fusil d'épaule. Il y a huit ans, il ne fallait pas traverser les zones urbaines et aujourd'hui on revient dessus.

Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL Lorraine

Si cela ne vous dérange pas, pourriez-vous être plus précis sur le document auquel vous faites référence ?

Marc MONTINET, Florange

Le document vient de la DTA. Reconstituer un axe routier nord-sud s'écartant des zones urbaines.

Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL Lorraine

Une fois encore, je dirai que dans toute réalisation d'aménagement, il y a des principes généraux, le principe de la DTA identifie aussi la nécessité de réaliser un itinéraire performant qui prenne en compte les perspectives de saturation de l'A31 existante. Il n'y a pas de contradiction entre les deux. L'objectif d'éviter les zones urbaines est un objectif dès lors que c'est envisageable, c'est bien sûr un objectif du maître d'ouvrage. Maintenant, sur l'ensemble du tracé, le maître d'ouvrage a porté comme politique de minimiser les impacts en privilégiant les aménagements sur place. À certains endroits, les aménagements sur place n'étant pas possibles, si on veut répondre aux enjeux de saturation, de fiabilisation des temps de parcours sur cet itinéraire, il y a la nécessité de rechercher de nouveaux tracés. Ces tracés nouveaux pour qu'ils soient attractifs, il faut aussi qu'ils répondent aux besoins. On a des déplacements locaux, des besoins de transit. Il faut qu'ils soient attractifs. Le cas précis de la traversée de Thionville, en effet, on est amené à envisager la construction d'une voie nouvelle qui passe dans un milieu qui est aujourd'hui urbanisé.

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Monsieur le Maire, vous avez redemandé la parole ?

Michel DECKER, maire de Florange



C'est simple puisque vous évoquez justement cette traversée quasi obligatoire dans un milieu urbanisé, comme on vous l'a dit tout à l'heure, il y a peut-être une possibilité d'étudier une autre variante comme celle qu'on a pu vous proposer. Je tiens tout de même à vous rappeler que cela n'a pas d'impact sur l'urbanisation, mais pas du tout sur Serémange. Cela ne passe pas du tout à Serémange. La sortie d'autoroute se trouve après, elle n'impacte donc pas du tout les habitations. Elle n'impacte pas du tout les habitations d'Hayange. Cela passe en bas de Marspich, à proximité de la gare. Cela permettrait en même temps puisqu'on l'évoquait tout à l'heure, et que cela a été évoqué la semaine dernière, une possibilité pour les gens qui vont travailler vers le Luxembourg d'avoir aussi une alternative à la route, c'est l'utilisation que vous préconisez, c'est-à-dire les voies ferroviaires. Pour ce qui concerne Florange, comme on le dit, cela fait 60 ans que ce projet est en attente. Là, on approche tout doucement, mais je ne pense pas que ce soit une éventuelle réalisation pour tout de suite. Vous avez dit précédemment que cela pouvait aussi permettre la desserte d'Europort. Je pense que le président WEITEN, qui connaît plus que par cœur ce sujet, pourra bien vous confirmer que si la traversée de Florange se fait par l'autoroute ou par l'A30 cela n'impacte en rien le fonctionnement d'Europort. Ce n'est pas une des raisons pour lesquelles le tracé préconisé dans cette traversée est une priorité.

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Monsieur le Maire, je me permets de le dire à la DREAL, vous avez déposé un projet que vous appelez variante. La DREAL y a répondu en public et forcément ses propos sont un peu généraux. Vous avez proposé de les travailler, de les écrire, à défaut d'étudier la variante que peut-être il faudrait vous demander, il y aura au minimum des éléments qui permettront le débat de manière un peu plus approfondie que ce qui a été dit aujourd'hui. On en a les garanties. La DREAL en donne la garantie.

Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL Lorraine

Dans le dossier, il y a une analyse multicritères qui a été faite sur les variantes autour de Toul. Ce qu'on vous propose, ce ne sera pas fait immédiatement, c'est faune-flore ou autre à l'instant T, pour faire une comparaison sur les différents critères qui permettent d'apprécier de façon générique la pertinence d'une variante, sa fonctionnalité, son coût, ses impacts sur le milieu humain, ses intérêts en matière d'aménagement, ses impacts sur le milieu environnemental, ses impacts sur le milieu agricole. On va proposer de mettre par écrit les éléments d'analyse qui ressortent aujourd'hui des éléments que vous avez mis à disposition sur votre tracé, ce que nous connaissons de ce territoire, des éléments de coût en matière de ratio que l'on peut mettre en ordre de grandeur pour que vous ayez des éléments d'appréciation.

Par contre, au niveau de l'opportunité de toute façon, on ne fera pas d'étude de tracé quoiqu'il arrive, et bien évidemment, à ce stade, on ne va pas engager d'étude fine complémentaire qui permettrait d'analyser l'impact exact en matière d'environnement qu'a la variante que vous proposez. Mais pour avoir une comparaison objective sur les différents critères d'appréciation d'une variante, on vous mettra les éléments, points forts, points faibles, qu'on identifie sur la variante que vous proposez et que l'on mettra en regard de la variante que le maître d'ouvrage a mise au débat. Par rapport au débat d'Europort, je répète que le tracé actuel, tel qu'il est proposé, prévoit un échange avec la desserte d'Europort qui a d'ailleurs été vu avec les services du Conseil départemental.

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Donc, on a l'engagement d'avoir un document pour le 13 juillet qui étudie sommairement encore les différents éléments de votre proposition. On va changer un peu de sujet. Monsieur, depuis longtemps, vous demandiez la parole.

Alain ROUGERIE, habitant de Thionville

Bonjour. En tant que Thionvillois, résoudre les problèmes en les passant à Florange ne me satisfait pas non plus. La pollution au cours de l'hiver, on l'a vécue ici, mais le problème de fond, Monsieur STIEVENARD, vous avez dit tout à l'heure qu'on est dans le cœur du problème. Pour Florange, je le crois à 200 %, mais le cœur du problème c'est faut-il élargir les autoroutes pour qu'il y ait plus de voitures ou faut-il poser le problème sur l'avenir ? Tout à l'heure, le jeune homme, je peux me



permettre de le désigner ainsi vu mon âge, a parlé d'effet d'entonnoir. On peut élargir à trois voies, à quatre voies. Quand cela arrive à l'autoroute à deux voies au Luxembourg, que se passera-t-il ? On voit bien que lorsqu'il y a un rétrécissement, c'est du vécu avec les travaux nécessaires sur le pont sur la Moselle avant l'embranchement, quand il y a du monde, la circulation ralentit. Evidemment, à minuit, quand il n'y a que trois voitures, cela ralentit tout de même parce qu'il y a les panneaux qu'il faut respecter, mais le problème de l'entonnoir n'est absolument pas réglé.

Je suis allé sur le site luxembourgeois du ministère du Développement durable, et la division des transports. Ils disent qu'il faut un transport modulaire. Il faut un transport durable. Quels sont les contacts avec les Luxembourgeois ? On peut élargir autant qu'on veut ici, quand cela arrivera à la frontière, il faut dire aux Luxembourgeois qu'ils doivent élargir leur route à trois voies de chaque côté. Ils vont nous dire « mais il y aura encore plus de camions ». C'est cela le fond du problème.

C'est l'année européenne du développement et il y a la conférence sur le climat en fin d'année à Paris, et on en est à dire qu'il faut élargir les autoroutes. Cela va faire un appel d'air pour les voitures. À Francfort, entre Mannheim et Francfort, il y a des morceaux qui sont à six voies. Allons-y ! Mais quand on arrive sur Francfort, il faut bien ralentir. Quand il y a de forts trafics, il y a automatiquement des ralentissements. Je ne pense pas que c'est en élargissant que le problème sera résolu à long terme. Vous prévoyez tout de même une augmentation du trafic à l'horizon de 2030 au nord de Thionville. J'ai lu entre 60 000 et 65 000 véhicules. 2030 est bien loin pour moi, mais on dit qu'il faut développer les transports alternatifs en parallèle, et faire porter encore plus l'effort dans cette direction, et ne pas favoriser l'appel d'air pour des camions et des voitures. Il n'y aura pas de solution parce que, dans quinze ans ou dans vingt ans, on dira qu'il faut une troisième autoroute, et puis une quatrième. Pourquoi pas ? On ne sera plus là pour le vivre. J'ai été surpris que l'État ressorte ce projet il y a quelques mois. Je pensais que la question de l'A31 était réglée, mais apparemment non. Cela ne me semble pas une bonne perspective.

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Vous posez le problème de la légitimité d'une infrastructure autoroutière dans cette région.

Alain ROUGERIE, citoyen

Non, pas de la légitimité de l'existence, mais de la légitimité de la réflexion pour l'élargir. Bien sûr, s'il y a maintien du trafic actuel, plus c'est large et plus ce sera fluide, sauf à la frontière luxembourgeoise. C'est évident. S'il y a une augmentation du trafic sur quelque chose de plus large, on retombera sur les mêmes problèmes. Qu'aura-t-on résolu alors que l'on parle de développement durable ? Sur le site du Luxembourg, je lisais que le Luxembourg aurait besoin de 5,5 planètes pour garder son mode de vie actuelle en matière de transport et autres. C'est sur le site du ministère luxembourgeois. Donc, on peut élargir, mais à quoi cela va-t-il nous mener ?

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Merci. On est dans un problème très général.

Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL Lorraine

Vous avez fait allusion aux autorités luxembourgeoises, je vais donc rebondir sur votre propos en disant qu'avec les autorités luxembourgeoises nous travaillons de concert. Ce travail se fait sur une approche multimodale des besoins de déplacement. Les autorités luxembourgeoises, avec les différents acteurs des déplacements en Lorraine, ont établi un schéma de la mobilité transfrontalière qui fixe des objectifs d'augmentation de la part modale des autres modes. Nous travaillons avec les Luxembourgeois. C'est un nous collectif, c'est-à-dire avec les différents acteurs du déplacement en Lorraine, le Conseil régional, les Conseils départementaux et l'État sur l'ensemble des mobilités avec le Luxembourg.

Précédemment, on a évoqué le TER. Des études ont été réalisées sur les besoins en capacité. Le cadencement va permettre l'augmentation du nombre de fréquences vers le Luxembourg. Un travail est fait sur les nœuds ferroviaires qui permettent



de faire circuler plus de trains voyageurs, plus de trains de fret. Un travail est fait sur le ferroutage. On a évoqué précédemment l'augmentation du nombre de fréquences.

Vous parliez des autorités luxembourgeoises, une fois encore, le travail fait a pour objectif de développer des mobilités moins productrices de carbone. Cette volonté se déploie dans une complémentarité des modes et non dans une opposition. Il y a aussi un travail sur la route. Les Luxembourgeois étaient présents au débat à Thionville. Récemment, il y avait aussi une commission intergouvernementale entre les autorités françaises et luxembourgeoises. Les Luxembourgeois ont indiqué leur disponibilité à élargir l'autoroute de leur côté à trois voies comme chez nous. Il y aura une continuité de l'infrastructure. Le travail n'est pas dans l'opposition des modes, mais dans la complémentarité.

Dans la stratégie luxembourgeoise, et aussi dans la stratégie des acteurs lorrains, vous verrez qu'il y a un certain nombre de choses qui portent sur les parkings-relais. Il s'agit bien d'une complémentarité entre la voiture et les transports collectifs. On parlait de ferroutage. Si les Luxembourgeois élargissent les infrastructures, c'est aussi parce que pour les modes du type ferré, il y a les déplacements du dernier kilomètre. Il faut bien accéder à ces plates-formes. Il faut pouvoir les desservir. Du côté luxembourgeois, ce sont aussi des élargissements ayant pour objectif de permettre la desserte de la plate-forme de Bettembourg. Il n'y a pas d'opposition entre les modes. Encore une fois, avec les Luxembourgeois qui ont marqué leur disponibilité à élargir de leur côté, je le répète, l'étude mentionnée en début de réunion vise à regarder conjointement la façon d'exploiter l'A31 élargie, et de l'autre côté, l'A3 élargie, en y favorisant davantage le déplacement en covoiturage. Il n'y a pas d'opposition entre les deux.

Vous vous êtes demandé si l'infrastructure nourrissait la croissance des déplacements. Je rappellerai juste que les prévisions actuelles, même minimalistes, indiquent que le nombre de frontaliers devrait passer d'environ 80 000 aujourd'hui à plus de 115 000 à l'horizon 2030. Pour certains, c'est sans doute plus proche de 130 000. Donc, les besoins de déplacement sont en croissance qu'on le veuille ou non. Il y a aujourd'hui une dynamique économique qui induit des besoins de déplacement.

Si on parle des autres modes, je reviens aux chiffres mentionnés par Yann LETROUBLON en introduction, le développement de la demande ferroviaire, même volontariste entre Thionville et Luxembourg, porte sur un report estimé à environ 10 000 véhicules-jour. Ces 10 000 sont à comparer avec une croissance du nombre de frontaliers qui est déjà au moins de 30 000 sur la même période. Donc, les besoins de déplacement sont là. Ce ne sont pas les infrastructures qui les génèrent. Il y a un besoin de déplacement lié à la vie de ce territoire, à la vie économique en lien avec le Luxembourg. On essaye de trouver les solutions qui permettent de répondre à ces besoins de déplacement qui sont liés à la vie économique du territoire.

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Je me permets de vous redire que la semaine prochaine, le jeudi 11 juin à Thionville, un atelier plus particulier sur les différents modes de transport est organisé. Il nous reste une dizaine de places. Si vous voulez vous inscrire, c'est aujourd'hui qu'il faut le faire.

Xavier GONZALEZ, directeur de la société Trans Fensch

Bonsoir. Je m'appelle Xavier GONZALEZ. Je suis directeur de la société Trans Fensch à Florange. Je salue Monsieur le Maire en particulier. Je suis un peu déçu et désappointé de voir que le transport de voyageurs a été un peu le grand oublié de votre présentation. Vous avez simplement évoqué en deux mots ce type de transport. Je voudrais rappeler que le transport ferroviaire est certes important sur le territoire, mais il y a également le transport de voyageurs. Si vous travaillez avec le ministère des Transports luxembourgeois, nous aussi, Messieurs. Il faut dire que le transport luxembourgeois développe les transports collectifs. Je rappelle également que nous avons quatre lignes vers le Luxembourg, trois lignes exploitées par le SMITU. Vous vous rapprochez de Monsieur le Président du SMITU qui est présent dans la salle, et accessoirement également maire de Yutz, qui pourra également développer ces arguments. Il y a aussi une ligne cotraitée avec le ministère des Transports luxembourgeois, la ligne 300 avec des fréquences de sept minutes. Si vous travaillez avec le ministère luxembourgeois des Transports, nous aussi. Je vous informe également que le transport collectif est fortement développé par le Luxembourg puisqu'il rajoute au 1^{er} juin plus de trente voyages par jour. Ils ont l'intention au 1^{er} septembre de développer une ligne supplémentaire au départ de Thionville. Le Luxembourg développe les transports collectifs de manière



importante sur son territoire. Aujourd'hui, le SMITU, notre autorité organisatrice de transport sur le périmètre des trente-cinq communes, qu'il serait souhaitable également de consulter, a un projet de développement de TCSP à hauteur de 100 M€ avec des pôles d'échanges multimodaux. Vous parlez de parkings-relais, Messieurs. Il y a également des parkings-relais pour le transport collectif.

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Que veut dire le TCSP ?

Xavier GONZALEZ, directeur de la société Trans Fensch

C'est le transport en commun en site propre. Ce sont deux lignes de transport en commun qui vont traverser l'ensemble du périmètre qui seront mises en correspondance avec les lignes de transport. Ma question est simple. Pourquoi aujourd'hui le transport collectif terrestre semble-t-il le grand oublié de votre présentation et de votre projet ? Merci.

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Je peux aussi vous inviter fermement, expressément, à venir à notre atelier sur les divers modes de transport jeudi prochain à Thionville, vous y serez en tant qu'expert et vous y apporterez votre contribution et votre réflexion.

Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL Lorraine

L'exercice est par nature frustrant parce qu'on ne peut pas présenter en vingt minutes un dossier qui fait plus de cent-vingt pages et qui comporte un certain nombre d'annexes.

Je dirai déjà que le transport routier est loin de nous être inconnu puisque si vous regardez le document à la page 30 il y a une description des transports collectifs interurbains et des lignes que vous venez de mentionner. Elles sont explicitement étudiées. Elles ont été prises en compte dans les études de trafic. Sous une autre casquette, nous instruisons les demandes de création de lignes transfrontalières. Donc, nous les connaissons. Avec les Luxembourgeois, avec le ministre des Transports, nous avons récemment partagé le souhait commun de renforcer la collaboration sur le développement des lignes transfrontalières.

Vous sollicitez les projets du SMITU. Je me permettrais juste de rappeler qu'ils sont cofinancés par l'État dans le cadre du troisième appel à projet. Donc, nous les connaissons aussi.

Vous dites que nous manquons d'ambition. Si vous regardez notre étude de trafic, vous verrez que les objectifs portés par l'État en matière de covoiturage sont supérieurs à ceux que vous retrouverez dans le PDU porté sur le périmètre du SMITU.

Donc, je ne peux que m'inscrire en faux par rapport à ce que vous venez de dire. Malheureusement, c'est un fait, pour la présentation, nous avons donné des éléments les plus caractéristiques, le TER représentant encore le premier mode de transport vers le Luxembourg à ce stade. En effet, il y a connaissance que le transport routier par bus a une croissance importante. Il a trouvé son public et il fonctionne. Il est pris en compte dans notre projet, je le répète, et ce, d'autant plus qu'avec les Luxembourgeois, nous regardons la façon de réaliser une exploitation multimodale de l'A31 élargie. Les deux publics bénéficiaires ciblés par les deux partenaires, État français et Autorité luxembourgeoise, sont d'une part, les covoitureurs, et d'autre part, les lignes de bus routières. C'est un enjeu parfaitement identifié. Une fois encore, malheureusement, on est obligé de le faire vite. La présentation de Thionville a permis de rentrer un peu plus dans le détail. Il y aura en effet les ateliers qui peuvent permettre d'approfondir. Nous sommes dans une logique de complémentarité. Chaque mode a un public à trouver. Il n'y a pas d'opposition entre les deux. Je le répète, au travers de cette étude d'exploitation multimodale, il s'agit bien de favoriser le covoiturage et les lignes de bus routières.

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public



Très bien. Monsieur le Maire. Nous passons à l'autre partie de la salle.

Philippe SLENDZAK, maire de Yutz

Merci. Je voudrais insister sur un point, c'est le délai. C'est-à-dire, que fait-on en attendant ? Si je reprends ce que vous venez de dire, Monsieur, il y a trois possibilités, six ans, dix ans et vingt ans, et ce, suivant la façon dont on arrivera à financer le projet. Si Madame la Ministre décide que l'A31bis verra le jour, est-ce que ce sera six ans après la déclaration d'utilité publique (DUP), dix ans après la DUP ou vingt ans après la DUP ? Ma question est de savoir ce que l'on fait en attendant ces délais possibles. Vous l'avez rappelée, après le directeur général de Trans Fensch, permettez que ce soit le président du SMITU qui ne soit pas très content non plus. Vous avez fait effectivement une réunion thématique à Thionville. Vous avez invité la SNCF. Vous avez invité les Luxembourgeois, mais vous n'avez pas invité le président de l'AOT. En tant que président du SMITU, vous permettez que je me sente un tout petit peu vexé parce que, comme l'a dit très justement Xavier GONZALEZ, on avait tout de même un tout petit peu quelque chose à présenter, notre offre de réseau de transport et de déplacements transfrontaliers puisque les lignes 302, 303, 323, et très bientôt, une ligne au départ du Luxembourg à partir de la rive droite. C'est l'étude que nous sommes en train de mener. J'espère qu'elle portera ses fruits et que nous pourrons la démarrer le plus rapidement possible.

En dehors de cet aspect, je crois que le bus est encore une fois une alternative. La SNCF va mettre un certain nombre de trains supplémentaires à disposition. Je crois que l'on rappelle très peu souvent aujourd'hui la saturation du réseau SNCF ou du réseau de trains. Elle n'est pas forcément liée aux Français, mais surtout aux Luxembourgeois qui ont pris un retard énorme dans la réfection de la gare de Luxembourg qui ne permet pas d'accueillir ces six trains par heure qui résoudraient beaucoup de problèmes à l'heure actuelle. C'est une première chose. Il faut aussi rendre à César ce qui est à César. Quand on dit que les Luxembourgeois avec la ligne 300 rendent énormément de service, on est tout à fait d'accord. En attendant, c'est eux qui déterminent quand ils font les travaux, qui les réalisent, à savoir Vandivinit, et je n'ai rien contre eux, mais vous me permettez tout de même que je défende un tout petit peu l'emploi en Lorraine par l'intermédiaire de Trans Fensch. Il faut tout de même reconnaître que les Luxembourgeois ne nous concertent pas beaucoup pour savoir ce qu'il y a lieu de faire.

J'avais soumis récemment un sujet à une de vos collègues de la DREAL. Il porte sur les camions sur l'A30 à l'heure actuelle. Votre collègue m'a répondu, et je pense qu'au regard de sa réponse, on ne doit pas prendre l'A31 aux mêmes heures. Elle m'a répondu qu'il n'y avait pas de camions sur l'A31 aux heures de pointe.

Je répète une chose que je dis depuis très longtemps. Quand vous avez fait les travaux à Richemont, ce que Monsieur disait tout à l'heure, et qu'on déviait les camions sur l'A30 et qu'il n'y avait plus de camions qui passaient par l'A31 à partir effectivement de Richemont jusqu'à Luxembourg, les frontaliers ont gagné tous les jours au moins un quart d'heure à vingt minutes pour leurs déplacements parce qu'aux heures de pointe il n'y avait plus de camions.

Je pense que pendant ces six ans, dix ans ou vingt ans à venir, on pourrait très bien imaginer la même chose. Je pense que des aires de retenue sont tout à fait faisables dans un sens et dans l'autre, aux heures de pointe, bien sûr sur l'axe sud-nord le matin et nord-sud le soir. Je pense que l'on pourrait très bien retenir les camions en leur interdisant de circuler sur l'A31 à partir de Metz par exemple jusqu'à la frontière luxembourgeoise entre 6 h et 9 h. C'est tout à fait concevable. Et au retour, entre 16 h et 20 h, on pourrait leur interdire également de rouler. Je peux vous garantir que les frontaliers en attendant les six ans, les dix ans ou les vingt ans à venir, ce serait une très grande amélioration. Je vous remercie tout de même à un moment donné de noter cet aspect parce qu'il est primordial pour nous qui perdons au minimum une heure quand tout va bien le matin, et aujourd'hui de 6 h à 9 h, quels que soient les jours, et quand cela va mal, c'est 2 h 30 pour aller travailler. Cela devient fortement insupportable. Merci. *[Applaudissements]*

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Il faut rendre à César ce qui lui revient. C'est la Commission particulière du débat public qui a organisé les réunions thématiques et c'est nous qui n'avons pas invité le transport terrestre. Donc, la DREAL n'y est pour rien, mais maintenant, je vous l'ai dit, Monsieur le Président ou Monsieur le Directeur général, la semaine prochaine, il y a un atelier, et cette problématique est à prendre en compte. Elle est dans le dossier de la DREAL. Elle est aussi à entendre dans le débat. Pour le reste, Monsieur MEUNIER.



Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL Lorraine

Cette remarque liminaire ayant été faite par la CPDP, vous avez évoqué deux points : que fait-on d'ici la mise en service et la question des camions ?

Sur la question de savoir ce que l'on fait d'ici la mise en service, on est en effet dans une offre complémentaire de transport. Un certain nombre de choses sont donc prévues. Elles vont être déployées sur les autres modes. Vous avez évoqué les nouvelles lignes qui peuvent être mises en place en partenariat avec le Luxembourg. On a rappelé la mise en place du cadencement. Un certain nombre de travaux seront réalisés sur les nœuds ferroviaires. Vous évoquez les limites de capacité en gare de Luxembourg. Les Luxembourgeois ont prévu des travaux en gare de Luxembourg. C'est aussi un facteur qui permet d'envisager l'amélioration de l'offre ferroviaire. Un certain nombre d'acteurs investissent sur des projets de parking-relais. Ceci se développe aussi. Le département de la Moselle porte aussi un projet avec les Luxembourgeois sur la mobilité électrique. L'État n'est pas en effet le seul acteur. Il accompagne un certain nombre de projets, mais il y a aussi un certain nombre de projets portés par les collectivités. Ils seront déployés, et ce, quelle que soit l'échéance de réalisation du projet. En parallèle, l'État sur l'infrastructure A31 en tant que telle déploie la régulation dynamique des vitesses. Cette régulation ne permettant pas de supprimer la congestion, elle vise à essayer de la gérer au mieux en la retardant, en essayant de la retarder en limitant son impact en matière de longueur et de durée de vie.

Sur la question des camions, par rapport aux propos que vous repreniez, vous avez à la page 46 du document un graphique représentant les trafics horaires constatés sur différentes sections. Ces tracés en vert et en jaune-orange reflètent les trafics poids lourds. Kanfen me semble représentatif de la situation que vous évoquez pour le trafic frontalier, il ressort que l'essentiel du trafic est un trafic local. Bien évidemment, tout véhicule supplémentaire génère une gêne additionnelle. On sait que les camions, dans la consommation de capacité, comptent un peu plus qu'un VL, on voit bien qu'ils ont un rôle, mais qui reste limité sur la congestion constatée.

C'est avant tout le trafic pendulaire avec le Luxembourg qui est à l'origine de la congestion. Je crois qu'il ne faut pas minimiser les problèmes de stockage des camions. Si la solution que vous évoquez devait être mise en place, il faudrait créer ces capacités de stockage. On sait déjà que les capacités de stockage dans les aires sont déjà compliquées. Ces dernières années, on a vu l'État lancer en partenariat avec les concessionnaires, quand c'était concédé, et sur son propre réseau, sur l'augmentation de capacité des aires d'arrêt sans qu'elles aient une fonction de stockage. En tant que gestionnaire du réseau, nous savons que lorsque nous devons gérer les stockages de l'hiver, on est obligé de le faire sur la voirie. C'est donc bien que les capacités de stockage pour conserver des véhicules sur de longues durées n'existent pas aujourd'hui. Il faudrait donc les créer. Il faudrait pouvoir les insérer. Cela nécessiterait un certain nombre d'investissements. C'est loin d'être une solution simple et facile à mettre en œuvre. Encore une fois, leur impact est à relativiser par rapport à la nature du trafic sur cette section où on voit que le pendulaire est très largement majoritaire.

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Merci. Reste-t-il d'autres demandes d'intervention ?

Laurent FISHER, membre d'Agirr FNAUT Lorraine

Laurent FISHER, utilisateur occasionnel de l'A31 et membre d'Agirr FNAUT Lorraine. Je m'étais fait la remarque pendant la réunion sur le lieu des réunions publiques. Quand on parle du tracé et de la frontière bis, je me dis que des réunions manquent. Il manque peut-être une réunion à Florange. Des représentants de la mairie sont là ce soir. Il y a aussi un grand oublié dont on ne parle jamais, c'est Terville. Dans le cadre du COT de Thionville, non seulement on passe dans Florange, mais on longe aussi Terville. Les nuisances que subissent les gens avec la petite route qui a été citée près du château, déjà aujourd'hui avec des vitesses lentes, ils l'auront bientôt avec des vitesses d'autoroute. Ils devraient être conscients, mais ils le sont apparemment difficilement. Je pense qu'il est un peu dommage que le débat n'ait pas été fait sur les lieux où il y aura le plus de problèmes. Je ne sais pas s'il y a eu un peu des demandes de certains maires ou politiciens pour que les réunions aillent plutôt chez eux que chez les autres, mais c'est un peu dommage. On peut aussi parler du joli petit village de



Chaudeney. On parle toujours ici du COT, mais il faut aussi voir tout Dieulouard. Chaudeney pour l'instant est très bucolique, mais je pense qu'ils auraient dû aussi avoir droit à une réunion chez eux, et pas forcément à Nancy ou à Toul. Nancy va bien sûr être très contente du barreau Toul – Dieulouard. Dans l'absolu, cela va lui ôter du trafic. Ici aussi, pour aller à Thionville, on va prêcher à des convertis qui sur le fond sont tout de même bien contents qu'il se passe quelque chose du côté de l'A31bis puisque cela devrait soulager Beaugard quoi qu'il en soit.

C'est vrai que l'autoroute aujourd'hui est très bondée, mais au Luxembourg si on regarde la version luxembourgeoise de l'information des personnes par rapport à l'autoroute, ils ont un site qui s'appelle CITA. Sur ce site, il y a à peu près une trentaine de webcams qui donnent en live des photos fixes du live stream, des couleurs de graphique sur l'état de charge des autoroutes. C'est merveilleux au Luxembourg. Cela marche vers Trèves. Cela marche vers Esch. Cela marche vers la France. Et pour la France, il n'y a plus rien. Vous me contredirez peut-être en disant que la DDE a de magnifiques webcams, mais ce n'est pas du tout au niveau des Luxembourgeois. Je ne sais même pas s'il y a un site DDE qui présente des webcams et un état du trafic. Ce soir, pour venir, je suis travailleur frontalier, j'ai regardé, je me suis fait un itinéraire. Je ne suis pas forcément passé par l'A31 et à dix minutes près j'étais ici à l'heure que je voulais. Il y a la possibilité de faire mieux bien sûr en faisant plus de voies, mais on sait que ce sera un appel d'air pour les voitures. Si déjà on rend plus performant les outils à disposition avec un investissement très modeste, ce serait déjà beaucoup mieux pour chacun, tous les soirs et tous les matins, pour savoir par quel trajet il peut aller au Luxembourg.

On a parlé des poids lourds. C'était une idée qui avait été donnée dans une précédente réunion à Thionville, faire des aires de retenue de poids lourds sur certains horaires, ce n'est pas aberrant. On peut aller chercher des financements européens pour faire cela du côté du Luxembourg. On pourrait même décider que les poids lourds devraient prendre un itinéraire obligatoire par l'A30 actuelle, et peut-être avec une continuité de l'A30, mais plus performante sur les autoroutes de Belgique. Après, il reste toujours les problèmes d'intérêt de passer au Luxembourg, mais c'est autre chose. Agir, dans plusieurs réunions publiques, a demandé un peu le détail de financement de l'A31 depuis Toul. En fait, on nous vend un peu tout cela comme un tout ou rien. Nous devons valider juste une période de six ans, neuf ans ou onze ans, et le reste, ils s'en occupent. Rien qu'avec cette démarche, a priori, on peut dire qu'il y a anguille sous roche. Certaines choses ne sont peut-être pas performantes dans les enjeux et le financement public ne sera pas là et on devra aller du côté de la concession, ou sur tous les projets présentés, certains doivent cofinancer, et largement plus que d'autres, des parties d'autoroute nouvelles dont on peut se poser la question de la légitimité.

Michel MORIN, président de la Commission particulière du débat public

Avant de donner la parole à la DREAL, je voudrais juste dire un mot en tant que président de la Commission sur le lieu des réunions. Le débat public est un débat qui dure trois mois. D'autres durent plus longtemps. Celui-ci a une période de trois mois. Nous avons organisé neuf réunions publiques et nous les avons faites, c'est vrai, en commençant par les communes les plus importantes. C'est vrai, Metz et Nancy, Thionville, Toul, mais on ne peut pas multiplier à l'infini ce genre de réunions. Il y en a neuf. Nous avons aussi quatre débats mobiles. Nous avons fait un débat mobile au marché de Toul. On pourrait aussi en faire ailleurs, mais on ne peut pas multiplier ces réunions. Si on commence à aller dans l'ensemble des communes qui peuvent être touchées, cela nous est impossible. Vous parliez de Toul où il y a cinq options de passage d'une autoroute nouvelle dans les environs de Toul. Il y a peut-être quinze ou vingt communes qui sont touchées. Il aurait donc fallu faire quinze ou vingt réunions. On nous a aussi demandé de faire une réunion près de la 431 dans deux ou trois communes puisque la 431 aura un peu plus de circulation si le projet se fait. Tout cela pour dire qu'on a privilégié, c'est vrai, les grandes villes, les communes les plus importantes en essayant de se répartir là où il y a les grands enjeux du tracé. C'est ce que nous avons essayé de faire. Nous pensons que neuf réunions publiques et quatre débats mobiles permettent l'expression de tous sur le débat. Il y a aussi les expressions du débat sur internet qui sont très faciles. C'est ce que je pouvais dire sur ce point.

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

La DREAL a des éléments factuels de réponse.

Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL Lorraine



Vous avez évoqué la question de l'information des usagers. À ce sujet, il y a deux types d'information, l'information en amont à laquelle vous faites référence. La DIR Est a un site. Il y a quelques webcams. Je ne vous dirai pas que c'est à la hauteur de ce qui se fait du côté luxembourgeois, je n'oserai pas le faire en effet, ce n'est pas le cas à l'instant T. Le deuxième type d'information est celui délivré à l'utilisateur qui est sur le réseau. De ce côté, la gestion dynamique des vitesses est un élément d'information, de meilleure gestion de la situation en donnant plus d'informations à l'utilisateur, en lui donnant des informations plus pertinentes sur les conditions de circulation. Ceci a pour effet une conduite souvent plus apaisée. Cela permet aussi d'améliorer la fluidité en essayant d'adapter les vitesses aux flux existants. C'est ce qui existe aujourd'hui.

La régulation dynamique des vitesses ne coûte pas trois francs six sous. C'est un coût compris entre 10 et 20 M€ dans son déploiement. L'État a investi. C'est un investissement lourd. Demain, je ne peux pas vous donner de réponse. Par contre, c'est une rencontre encore très récente entre le préfet de région et le ministre luxembourgeois des Transports. Ils ont convenu de mettre en place un groupe de travail pour améliorer l'information routière en échange entre les autorités gestionnaires du réseau côté luxembourgeois et côté français pour qu'il y ait aussi une plus grande fluidité dans l'information des échanges et voir de quelle façon on peut mieux la transmettre à l'utilisateur. Le constat, aujourd'hui, permet aussi de dire qu'il n'y a pas que l'information transmise par les gestionnaires de réseau. Un certain nombre d'entre nous ont par leur GPS, par différents sites, de l'information sur les conditions de circulation. Je ne citerai pas certains fabricants, mais ils vous donnent de l'information sur le trafic existant. Un travail va être fait. Je ne connais pas l'aboutissement, mais il y a une volonté partagée d'améliorer l'information à destination des usagers.

Sur le fait de disposer de plus d'éléments d'information sur les coûts des différentes sections, cette question est revenue à plusieurs reprises. Nous avons indiqué à la CPDP que nous allions mettre des éléments en ligne non pas parce qu'ils sont manquants, mais parce qu'on ne tient pas à être accusé de les avoir cachés. Vous en aurez. Vous aurez des éléments de ratio de coût sur la base desquels on a fait les travaux, et une estimation grossière des sections. Vous vous demandiez de quelle façon on analyse le projet. C'est effectivement un tout global dans l'analyse que nous avons conduite. Yann LETROUBLON le faisait rapidement dans sa présentation, la question est de savoir de quelle façon on répond aux objectifs qui sont identifiés. Ces objectifs sont bien de diminuer la congestion, donner de la fiabilité à différents usagers, et sans ordre d'importance, ni de poids, ni de priorité quelconque. Il y a les usagers en transit, les usagers en échange qui empruntent tout ou une plus grande partie du sillon, les usagers locaux qui empruntent par définition des portions encore plus réduites du réseau. L'enjeu est bien de fiabiliser et de diminuer la congestion pour l'ensemble des usagers. Le projet n'est pas d'apporter juste une réponse, un exemple tout à fait au hasard, à l'utilisateur local de Metz, sinon on pourrait dire à ce moment-là dans votre projet de vous contenter d'étudier la rocade de Metz. L'enjeu est bien de répondre à l'ensemble des usagers. Précédemment, par votre intermédiaire, Agirr posait la question « Un projet aurait-il un sens s'il amenait des tracés fluides sur des zones congestionnées ? » La réponse est non. C'est justement pourquoi on est obligé de concevoir une réponse dans plusieurs sections qui peuvent apporter une réponse en réseau aux besoins de déplacement. Aujourd'hui, en effet, on voit bien qu'avoir une section à trois voies aujourd'hui entre Hauconcourt et Richemont qui arrive à Thionville qui est congestionnée, on est bien obligé de faire quelque chose. C'est ce fonctionnement en réseau des différentes sections qui apportent une réponse aux différents types d'utilisateurs. Il n'est pas possible d'en enlever un morceau parce que dans ce cas il y a une ou plusieurs catégories d'utilisateurs qui ne trouvent pas leur réponse dans le projet. Vous aurez des éléments, mais nous répétons que l'analyse conduite par le maître d'ouvrage est bien une analyse globale du projet.

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Je vous donne rendez-vous aussi sur notre site où toutes les questions que vous posez sont reprises. Les réponses sont validées par la Commission particulière. Elles sont aussi diffusées en temps réel comme les études complémentaires demandées. Tout cela, vous en avez la garantie. Monsieur le Président de la Chambre de commerce.

Paul ARKER, président CCI Lorraine

Merci, Paul ARKER. Je voudrais resituer un peu nos échanges dans le cadre économique. Je suis désolé, c'est ma mission. On en parle peu, et cela, d'un double point de vue, la France et le Grand-Duché de Luxembourg, on pense à la fois aux VL et aux PL. En France, la situation que l'on connaît dans le sillon lorrain sur l'A31 dissuade depuis un certain nombre d'années de nouveaux investissements et de nouvelles implantations, et pire encore, on observe des délocalisations, notamment dans le



domaine de la logistique. Des entreprises qui étaient implantées partent vers le nord, s'en vont vers le sud, vers Dijon notamment. Regardez les bâtiments de Metzange par exemple qui ont été abandonnés par leur occupant. On perd ainsi la situation géographique privilégiée qui nous caractérise depuis toujours, c'est-à-dire un croisement nord-sud, est-ouest, des voies de communication, notamment des autoroutes. Cela avait largement contribué au développement économique de la zone centrale du sillon mosellan, du sillon lorrain. Aujourd'hui, ce n'est plus le cas. Le Luxembourg, tout le monde connaît les chiffres, 80 000 frontaliers actuellement. On se dispute un peu pour savoir s'ils seront 120 000, 115 000 ou 130 000 à l'horizon 2030, ils le seront, et les pendulaires, en grande partie, c'est vous qui êtes ici. Pourquoi ? Parce que le Grand-Duché de Luxembourg ne peut pas assurer lui-même les besoins en main-d'œuvre qu'il revendique. Vous savez aussi qu'il y a 20 ou 30 000 Allemands qui viennent de Trêves et du Palatinat, presque autant de Belges. Tout cela ne va pas s'arrêter chez eux. Il est évident qu'ils devront faire les aménagements également à partir de Zoufftgen pour que tout cela puisse fonctionner. Comme ils en ont besoin, même s'ils trouvent qu'il y a trop de frontaliers sur les routes et sur les places de parking, ce sera fait.

En ce qui concerne les marchandises, 50 % du trafic concerne du trafic de transit nord-sud, grand transit Europe du Nord – Europe du Sud, mais ce n'est qu'une faible partie du trafic total, l'A31 est d'abord l'autoroute des Lorrains, entreprises ou particuliers. Les gens vont travailler en France ou à l'étranger. Pour quelles raisons a-t-on ce trafic nord-sud ? Pourquoi ne descendent-ils pas sur Paris ? Pourquoi ne coupent-ils pas par Charleroi et Reims qui est en train de s'aménager, ou pourquoi ne prennent-ils pas l'A30 ? Tout simplement, parce qu'on fait le plein à Berchem au Luxembourg, on remplit les deux réservoirs avec la fiscalité particulière. Cela justifie de perdre une heure ou autre en grossissant le flux des pendulaires. Cela ne va pas s'arrêter non plus, sauf à équiper en conséquence l'autoroute A30. Cela ne va pas s'arrêter non plus parce que le développement économique, même s'il est actuellement assez calme en France, est réel dans bon nombre de pays qui nous entourent. Tout cela continuera à croître. Cela va continuer parce que la suppression calamiteuse de l'écotaxe qui devait pénaliser le trafic camion en le renchérissant ne se fera pas. Le ferroutage sera moins attractif et sur le report sur la voie douce sera moins attractive également.

Je peux vous donner un témoignage personnel. On a beaucoup entendu parler de Florange. J'habite Metz. J'ai choisi il y a trente ans d'implanter une usine à Florange sur la zone Sainte-Agathe qui s'appelle Sovitec qui est toujours là qui génère le plus gros trafic poids lourds sur la zone de Sainte-Agathe. C'est plusieurs milliers de camions par an, j'en suis désolé, mais c'est aussi autant d'emplois directs et indirects qui ont été créés. Je me pose la question de savoir si, aujourd'hui trente ans après, je ferais le même choix de Sainte-Agathe compte tenu de la saturation de l'itinéraire. Ce n'est pas évident. Je suis sur cette autoroute depuis 1970. J'ai travaillé à Terville pendant dix ans. J'ai connu le projet VR52. Effectivement, on pouvait acheter des logements dans ce lotissement, mais on était prévenu qu'il y aurait un jour un passage qui se ferait. Je ne l'ai pas fait. Ce que je veux vous dire est simple. Il faut réaliser ces aménagements, bien entendu, il y a des nuisances. Bien entendu, il y a des coûts. Il y aura sans doute un péage à subir en partie ou totalement. Ceci étant, c'est l'avenir de cette région. C'est l'avenir des emplois, les nôtres, ceux de nos enfants. On a dit non il y a quinze ans à une autoroute qui s'appelait l'A32 qui ne passait pas à Florange, qui ne passait pas au ras des maisons, on n'en a pas voulu. C'était une erreur majeure. Aujourd'hui, si on ne fait pas rapidement en ayant naturellement le plus de précautions possible par rapport à l'environnement et par rapport aux riverains, aux nuisances, ce serait une erreur encore bien pire que celle d'il y a quinze ans. J'ajoute que ceux qui subissent le plus de nuisances aujourd'hui ne sont pas ceux qui sont au bord de l'autoroute, ce sont ceux qui sont dessus dans les véhicules.

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Merci. C'est une prise de position. Je ne suis pas certain qu'il y ait des réponses factuelles à apporter. Y a-t-il d'autres demandes d'interventions ? Il y en aura d'autres. Monsieur le Président du Conseil général ?

Patrick WEITEN, président du Conseil général de Moselle

Je voudrais repositionner le débat et vous remercier de nouveau d'avoir organisé ces différents débats, aux habitations près, mais on est dans un débat complexe. Les grandes questions qui vont se poser, et que vous allez poser ensuite et auxquelles vous allez apporter des réponses à nos gouvernants sont les suivantes :



La première de ces grandes questions est de savoir s'il y a une véritable nécessité obligatoire de réaliser l'A31bis. C'est la question fondamentale qui se pose d'abord. Je crois que personne aujourd'hui n'imagine que l'on puisse aborder dix, vingt ou trente ans, sans réaliser une infrastructure qui réponde à la fois aux exigences de mobilité et de transport, mais également aux exigences d'une politique d'aménagement du territoire, ce que l'on n'a pas fait il y a quinze, vingt ou trente ans. Aujourd'hui, nous sommes tous obligés de gérer l'urgence puisqu'il n'y a pas eu une démarche de prévision à cette époque.

La deuxième question est la conséquence du premier. Si nous devons réfléchir à l'échelle que l'État français a une politique d'aménagement du territoire, je ne suis pas sûr que ce soit le tracé prévu de traverse de Florange qu'il faille faire. Ce qui pose véritablement problème est politique auquel ne peut pas répondre un fonctionnaire de la DREAL. C'est une véritable question politique. On sait que nous sommes en capacité d'utiliser la technique pour aborder une politique d'aménagement du territoire en dépit de toutes les difficultés imposées par les reliefs et les usages que nous aurions face à l'écologie urbaine. Si on sait faire le viaduc de Millau en France, on sait faire de la technique qui coûte peut-être cher, mais c'est une vraie question. Notre vallée sidérurgique mérite-t-elle une infrastructure qui révèle une véritable politique d'aménagement du territoire ? On a parlé de l'A31, je l'ai déjà évoqué, je crois qu'on ne peut pas faire l'économie de réfléchir à l'A30. Avoir une A30 en 2x1 voie sur certains tronçons alors qu'on réfléchit sur l'A31bis à une 2x3 voies. Je pense que c'est essentiel sinon on va concentrer sur un seul site l'ensemble des questions de la mobilité.

Le troisième point est un point important, c'est la question de savoir ce que l'on fera pendant le temps qu'il faudra attendre pour que cela soit réalisé. Il se pose ensuite le problème de la complémentarité des modes de transport. C'est-à-dire arriver à l'usage et pas uniquement à l'infrastructure. Nos gouvernants devraient être conscients qu'il faudra investir sur notre territoire pour améliorer la complémentarité des modes de transport. Certes, on me répondra qu'on est déjà dans le cadre des contrats de plan État région précédents qui ont investi dans le ferroviaire. Il est arrivé à un certain niveau qui est presque acceptable. Il se pose ensuite le problème de la complémentarité des autres modes de transport, en particulier le fluvial. Je l'ai déjà dit. Aujourd'hui, nous n'avons aucun signe de l'État, de l'Europe ou de la région pour investir sur une plateforme multimodale essentielle pour le territoire. C'est Europort. Donc, ne nous posons pas la question de savoir si on peut y accéder si on n'est pas capable de la financer. Je rejoins ce qu'a dit le maire de Florange, quel que soit le tracé retenu, on aura un accès à Europort. Il faut le répéter, cet accès sera totalement financé par le département de la Moselle.

Il a également été évoqué le transport collectif routier, mais également le covoiturage, cela est totalement financé par le territoire. L'État n'apporte aucune contribution. Je pense qu'il serait important que dans le dossier que vous aurez à présenter que l'on tienne compte également des délais nécessaires, nous sommes dans une situation de saturation totale. Il faut que l'État accompagne notre territoire et intègre dans le coût du projet les moyens nécessaires afin de pouvoir absorber ce délai et mettre en place très vite la complémentarité des modes de transport, sinon la saturation va arriver rapidement.

Enfin, on a évoqué la question du financement, et elle est essentielle. On ne l'a pas trop dit, mais en fonction du financement on aura des délais plus ou moins longs. Je répète ce que j'ai dit à d'autres réunions. On n'évoque absolument pas de financements de l'Europe alors que je pense que c'est indispensable. Nous sommes sur une infrastructure de transit européen. On me dit, on est sur une autoroute. Non, quand on arrive à réduire la circulation à 70 km/h, on est sur un boulevard interurbain, on n'est plus sur une autoroute. Le deuxième point, nous avons encore les portiques qui nous permettent de prélever l'écotaxe, il faut les conserver et confier aux grandes régions la capacité de pouvoir les prélever pour les financer. Cela est absolument essentiel.

J'ai participé à la Commission intergouvernementale il y a une dizaine de jours au quai d'Orsay où on a évoqué ces questions. Le Luxembourg est naturellement concerné puisqu'ils disent qu'ils ne pourront pas augmenter le marché de l'emploi au Luxembourg si nous ne trouvons pas de solutions de transport. Ils sont donc très intéressés par ces questions. Les questions de covoiturage existent effectivement, mais aujourd'hui ce sont les territoires qui les assument alors qu'on est dans un marché européen. Donc, je forme le vœu que tous ces points soient contenus dans le rapport qui nous permettra de ne pas uniquement nous poser la question de l'A31bis, mais de toutes les questions de la mobilité au service de l'emploi et de la richesse économique. Notre territoire en a souffert et mérite que l'État s'occupe un tout petit peu d'une politique d'aménagement du territoire qui renforce notre attractivité. Merci. *[Applaudissements]*

Michel MORIN, président de la Commission particulière du débat public



Avant de donner la parole, Monsieur le Président, votre assemblée va faire un cahier d'acteurs peut-être parce que tous ces points méritent d'être très clairement explicités. La DREAL, avez-vous au moins des précisions, si ce n'est des réponses, notamment en ce qui concerne le transport fluvial.

Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL Lorraine

De nombreux points ont été évoqués, y compris au travers d'autres réunions. Je vais donner quelques éléments en vrac. Sur l'A30, il y a sur le site internet une analyse qui montre en effet que l'État ne porte pas une vision d'opposition des deux projets. Il y a le projet A31bis et le projet A30. De par leur nature différente, ils n'ont pas vocation à être programmés selon les mêmes types d'outils. L'A30 a vocation à intégrer un financement de type CPER. L'analyse publiée sur internet montre que les deux projets sont bien complémentaires et ne constituent pas une alternative l'un à l'autre. L'A30, seule, n'est pas de nature à capter l'A31bis. Je sais que ce n'est pas votre propos, mais cela permet aussi de le rappeler, et de dire que sur l'A30 il y a des éléments qui se trouvent sur le site internet.

Sur le fluvial, au travers du CPER, l'État a été le premier cofinancier des travaux sur les plateformes multimodales sur les ports publics. Ceci a été mentionné tout à l'heure de Frouard, Metz et Thionville. Aujourd'hui, une réflexion est conduite sur l'évolution de la gouvernance des ports et sur les articulations à trouver entre ces ports et les autres acteurs du territoire, sachant qu'il y a une interaction forte au niveau de la plateforme de Thionville entre le port public, Geport géré par Arcelor Mittal et la plateforme d'Europort. Il y a des réflexions en cours. Une évolution de la gouvernance est prévue sur les ports publics puisqu'il y a un renouvellement des concessions qui doit intervenir d'ici quelques années, 31 décembre 2018 ou 2109, ce doit être 31 décembre 2018. Il y a eu une réflexion. Aujourd'hui, elle est en cours. Je n'ai pas d'éléments plus précis à apporter à ce stade.

Sur la priorité apportée par l'État aux questions de déplacement en Lorraine, je me permettrai juste de rappeler le propos liminaire du préfet de région quand il a introduit le débat. Il y a tout de même eu au niveau national une Commission mobilité 21 qui a analysé l'ensemble des projets de transport pour tous les modes inscrits au schéma national des infrastructures de transport en France et qui visaient à les hiérarchiser et à en déterminer les priorités. À l'issue du travail de cette Commission, à laquelle participaient des experts et des parlementaires, le gouvernement a retenu le projet A31bis comme faisant partie des projets prioritaires alors qu'un certain nombre de projets ont été renvoyés à des horizons plus lointains. Donc, au travers de ce choix, il y a déjà une marque de l'État sur l'importance des infrastructures de transport en Lorraine. Il y a une marque d'intérêt sur les problématiques de déplacement. Ensuite, les acteurs peuvent légitimement ou naturellement penser que l'on peut toujours faire plus. Je rappellerai tout de même qu'au travers des différents CPER, ceux passés et ceux à venir, l'État continue d'investir sur les déplacements en Lorraine. On a évoqué le ferroviaire. Certes, sur le covoiturage à un instant donné, l'État n'est pas un acteur majeur du sujet, par contre on peut dire qu'à travers le CPER précédent, l'État a été un cofinancier important de tout ce qui est pôle d'échanges multimodaux autour des gares qui visent à renforcer cette multimodalité, et donc favoriser les échanges bus, ferroviaires, les échanges parking-relais ou autre. Dans le CPER en cours de discussion, il y a encore des réflexions sur les pôles d'échanges multimodaux. Des investissements ont été faits sur les PEM, sur la capacité ferroviaire. Ils ont commencé et ils vont se poursuivre. Des investissements ont été faits en gare. Sur le fluvial, il n'y a pas eu que les plateformes multimodales, il y a eu aussi des investissements faits sur la Moselle canalisée, puis sur la Moselle à grand gabarit pour lui permettre d'accueillir un trafic conteneur plus important. Le rehaussement des ponts, le développement des nouvelles technologies pour mieux gérer les différentes infrastructures fluviales. Je pense qu'il pourrait y avoir un grand débat, mais je pense que c'est l'illustration que l'État n'a pas minimisée les enjeux de la mobilité en Lorraine. Pour rebondir sur ce que disait un acteur précédent, la CCI, je crois, la filière logistique et transport en Lorraine est un acteur particulièrement important en matière d'emplois et c'est un enjeu reconnu par l'État.

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Je le répète, toutes les interventions qui sont faites au cours des neuf réunions publiques sont retranscrites intégralement. Les verbatim sont fastidieux à élaborer, mais ils sont très précieux à consulter, et notamment toutes les interventions des experts. Les autorités luxembourgeoises qui sont venues la semaine dernière à Thionville, la SNCF, Voies navigables de France, etc. Toutes ces interventions sont expressément rapportées. Elles sont consultables et les données précises sont là à



votre disposition. Une intervention, Monsieur. Je ne sais pas s'il y en a d'autres après. Il ne semble pas qu'il y en ait d'autres. Ce sera peut-être la dernière. Non, il y en aura une seconde, et ce sera vraiment la dernière.

Marc THUILLIER, travailleur frontalier

Bonsoir, Marc THUILLIER, je suis un travailleur frontalier, un usager depuis dix-sept ans de l'A31. Je suis un usager de cette autoroute parce que je n'ai pas d'autre choix. Je n'ai pas d'autre offre pour rejoindre mon travail par un moyen autre que la voiture. En tout cas, les offres de transport public ne sont pas satisfaisantes dans des délais raisonnables. Je note que dans vos différents projets à six, dix ou vingt ans, des concessions sont éventuellement faites. J'ai regardé dans le gros document que vous publiez la possibilité que le péage depuis Thionville jusqu'à Luxembourg pourrait représenter 6,3 centimes d'euro du kilomètre. Donc, pour 14 km par deux, on est à 28 km. On est à peu près sur l'ordre de 25 € à 30 € par mois. Pensez-vous qu'à ce prix vous allez attirer ou conserver les usagers réellement sur l'autoroute ? Ne vont-ils pas se reporter sur les itinéraires bis qui passeraient par Hettange, par Mont d'Or, et ainsi de suite, sur toutes les petites routes qui restent pour aller au Luxembourg ? Celles que l'on utilise quand il y a également des petits problèmes sur l'A31. Vous allez donner a priori une concession parce que cela permettrait d'avoir les travaux un peu plus vite. Sera-t-il prévu dans le contrat de départ une fin de la concession et une fin du péage ? À un moment donné, la vache à lait de l'automobiliste et du poids lourd aura financé cette autoroute. Donc, un jour, elle est payée, et il faut savoir arrêter le péage. Ils l'ont fait sur l'île de Noirmoutier. Ils avaient mis un pont. Il a été payé par le péage. Quand le pont a été payé, on a enlevé le péage. Si on doit mettre un péage pour aller au Luxembourg, je paierai, mais quand ce sera payé, il faut aussi savoir arrêter. Précédemment, on était sur de grands principes, vous parliez de limitation de vitesse pour réguler le trafic. Il est aussi marqué que les poids lourds ne doivent pas doubler pendant certains horaires. C'est étonnant, mais à mon avis, les autobus luxembourgeois ne doivent pas faire partie de la catégorie des poids lourds parce qu'ils sont bien souvent sur la file de gauche. Une autre remarque, à propos de transport d'un point de vue plus général, je travaille à Belval, cela fait bien longtemps que les Luxembourgeois sont prêts. Ce serait peut-être bien un jour d'enfin se mettre à jour et enfin de pouvoir desservir correctement la zone de Belval depuis la France. Merci.

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Merci pour vos questions très précises qui méritent des réponses très précises.

Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL Lorraine

Vous avez en effet identifié que dans les trois scénarios proposés, on a cherché à illustrer l'équilibre à trouver entre recours à la contribution publique, c'est-à-dire l'impôt local ou l'impôt national, le contribuable local, le contribuable national et l'usager. Les différents usagers qu'ils soient locaux ou en transit, donc étrangers.

Vous avez projeté un ordre de grandeur des montants des péages sur les principaux trajets. Comme vous l'avez parfaitement mentionné, le péage moyen de référence retenu au nord de Thionville pour les analyses est un péage moyen de six et quelques centimes d'euros hors taxes au kilomètre. Ceci représente à peu près la moitié de la valeur moyenne de référence en France. Un des objectifs en fixant un montant de péage inférieur à la moyenne nationale étant justement de limiter les reports des usagers sur le réseau secondaire. Par rapport à ce report, nous avons fait des études pour voir l'impact de la mise en place des péages sur le report de trafic. Vous avez à l'écran l'exemple de la RD58. Que montrent les études ? Elles montrent d'une part qu'avec la croissance des besoins de déplacement, je rappelle que cette croissance n'est pas le modèle qui la crée, c'est le fait qu'il y a une dynamique de déplacement qui existe sur le territoire, notamment sur le nord du territoire lié à l'attractivité du Luxembourg. On l'a dit précédemment. Aujourd'hui, il y a 80 000 frontaliers. Demain, l'hypothèse basse en prévoit 110 000 frontaliers, sans doute plus proche de 130 000. Il y a une dynamique d'augmentation des besoins de déplacements. Si on se projette à l'horizon 2030, sans réaliser le projet, sur l'image projetée, c'est ce qu'on appelle la référence, on voit que le trafic va augmenter sur l'A31, mais aussi parce que si cette A31 reste à 2x2 voies elle ne pourra pas écouler l'ensemble des besoins. Un certain nombre d'usagers vont se diffuser sur le réseau secondaire. Si on prend l'exemple de la RD58, le trafic aujourd'hui est de l'ordre de 12 000 véhicules-jour. Si on se projette sans réaliser le projet A31bis, on aura un peu plus de 15 000 véhicules-jour sur cet axe.



Si on réalise l'A31bis, on passe la capacité de l'A31, à 2x3 voies. On recrée de l'attractivité pour cet itinéraire par rapport aux gens qui sont captifs de la route comme c'est votre cas. Au vu de l'attractivité, ces trafics quittent le réseau secondaire pour revenir sur l'A31, pas totalement, mais en partie. On voit bien cet effet sur la RD38. On voit que le trafic sur l'A31bis augmente. Il passe au-delà des 100 000 véhicules-jour. Dans le même temps, sur la RD58, on voit le trafic diminuer de façon significative puisqu'il passe en dessous de 3 000 véhicules-jour. C'est l'ordre de grandeur. Si on met un péage sur l'A31bis, même si bien sûr il est inférieur à la moyenne nationale, il a un impact. On apprécie dans nos études de trafic que des usagers ont une plus ou moins grande réticence à quitter le péage en fonction de leurs propres usages. On constate donc un effet. Entre la situation non concédée et concédée, on voit bien que sur le réseau secondaire il y a un peu plus de véhicules. Sur la RD58, on a de l'ordre de 8 500 véhicules-jour. C'est bien supérieur aux 2 500. Par contre, il est intéressant de constater que si on revient à la situation où le projet n'est pas réalisé, on a tout de même moins d'usagers sur le réseau secondaire que si on ne réalise pas le projet.

Par rapport à votre question, ce sont un peu les effets du projet sur le report du trafic. D'un côté, globalement, il permet de diminuer le trafic sur le réseau secondaire en captant des trafics qui n'ont pas vocation à y être. Par contre, en effet, quand il y a un péage, cet effet de captation du trafic est un tout petit peu moindre. Néanmoins, il reste significatif et important puisque le trafic sur le réseau secondaire, même dans l'hypothèse concédée, est inférieur au trafic projeté en situation de référence dans le projet.

Ensuite, vous avez posé une question sur la fin des concessions et la fin du péage. Je vais essayer de répondre rapidement en disant que dans l'historique des développements des autoroutes concédées en France, il faut distinguer deux périodes, une période pendant laquelle on a construit les autoroutes en recourant à ce qu'on appelait l'adossement. En fait, un concessionnaire avait un certain réseau concédé. Quand on voulait construire une nouvelle autoroute, on lui disait de l'intégrer à sa concession, et il la finançait à la fois par le péage perçu sur cette nouvelle section, et souvent comme elle était moins attractive, il était nécessaire de lui verser une subvention d'équilibre, et au lieu de recourir à ce versement, on accroissait la durée de concession sur le reste de son patrimoine. Le péage se prolongeait donc sur le reste de son réseau. La Commission européenne a émis des principes de concurrence sur l'attribution des concessions mises en œuvre depuis plus d'une dizaine d'années, un peu avant les années 2000.

Aujourd'hui, chaque concession fait l'objet d'un appel d'offres spécifique. Si demain on est décidé à recourir à la concession sur le projet A31bis, il y aura un appel d'offres spécifique pour réaliser l'infrastructure. À cet appel d'offres, tout le monde pourra y répondre en fonction des capacités techniques et financières pour le faire, c'est un appel d'offres ouvert. Libre à celui qui a les capacités de soumissionner, il remet une offre technique. Il remet des éléments de coût sur les montants des péages, sur les moyens qu'ils mobilisent pour réaliser l'infrastructure. Un contrat est signé qui fixe les péages, leur évolution et les obligations du concessionnaire, et une fin de contrat. Le contrat définit la durée sur laquelle le concessionnaire va être responsable de l'entretien du réseau. Il faut rappeler que le péage rémunère deux choses. Il rémunère bien sûr la construction et il rémunère aussi l'entretien du patrimoine puisqu'à l'échéance de ce contrat, il y a bien une fin, à la fin de ce contrat, le concessionnaire va remettre au maître d'ouvrage une infrastructure qui a vocation à être dans le même état au moment où il la remet qu'au moment où il l'a construite. Il y a donc un coût d'entretien.

À l'issue de cette échéance, il appartiendra au maître d'ouvrage de définir de quelle façon elle est exploitée. Aujourd'hui, personne ne peut vous répondre, sachant qu'il peut y avoir en effet le choix de la rebasculer dans le réseau autoroutier non concédé. À ce moment-là, il sera exploité par l'État comme l'est le reste de l'infrastructure. On peut aussi imaginer une prolongation d'une concession qui aurait pour seul objet l'entretien permanent de l'infrastructure. Il y a bien une fin, et c'est à la fin de ce contrat qu'il appartiendra de voir la suite. Le péage sera adapté aux obligations du concessionnaire. Donc, aujourd'hui, au lancement de la concession, c'est un péage qui permettra de recouvrir les coûts de construction et d'exploitation de l'infrastructure.

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Sur le respect des règles de police. Vous citez les autobus...

Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL Lorraine



Il y a des règles. Il y a des forces de l'ordre en charge du contrôle. Après, il n'y a pas d'autres dispositifs aujourd'hui pour vérifier la bonne application que les contrôles réalisés par les forces de l'ordre.

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Dernière question.

Florent GOLIN, Agirr FNAUT Lorraine

Comme nous ne sommes pas trop nombreux, je me permets de revenir. C'est plus une intervention en réponse à ce que nous avons entendu. On ne peut pas souvent se le permettre. On parlait de l'expiration des concessions. Je me permets de préciser aujourd'hui que l'expiration des concessions sur l'ensemble des concessions de tout le pays n'est pas calculée des coûts respectifs d'amortissement de la construction et de l'exploitation. En réalité, c'est lissé à la même échéance quels que soient le début et la fin théorique prévue à la base pour chacune.

De plus, depuis un certain nombre d'années, plus le temps avance, et plus les concessions sont repoussées aussi vite que le temps passe. On est toujours à une vingtaine d'années. Les concessions seront finies d'ici environ vingt ans. Il y a sept ou huit ans, c'était exactement pareil. Ceci m'amène à vous dire que lorsqu'on paye le juste coût, cela peut prêter à sourire. On ne sait absolument pas quel est le juste coût que ce soit sur la moyenne nationale ou sur ce qu'on va réellement payer si on y est soumis chez nous.

Par rapport aux interventions précédentes, j'avais des remarques. Monsieur le Président de la CCI, permettez-moi d'être profondément choqué quand vous dites qu'un automobiliste est plus impacté par les embouteillages qu'un riverain. Je sais que par essence un automobiliste est égoïste, mais un automobiliste passe une à deux heures par jour, parfois un peu plus. Pour un riverain, c'est le reste du temps, y compris le week-end. Cela ne me semble pas très respectueux pour les nombreux riverains d'autoroute, en particulier ceux qui sont présents ici, d'énoncer ce genre de choses.

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Monsieur, le débat est avec le maître d'ouvrage. Il n'est pas avec les membres de l'assemblée. Le président de la Chambre s'exprime, vous vous exprimez vis-à-vis du maître d'ouvrage sur le projet, je vous remercie. Vous connaissez bien notre règle puisque vous nous suivez presque tous les soirs.

Florent GOLIN, Agirr FNAUT Lorraine

C'est dommage, pour une fois qu'on peut avoir des débats de fond sur des arguments.

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Occupez-vous de la DREAL.

Florent GOLIN, Agirr FNAUT Lorraine

Je me suis toujours occupé d'eux. Je vais donc plus donner un avis. Je vais m'exprimer d'une manière générale. Je rappelle tout de même que le projet de l'A32, dont faisait partie intégrante le barreau qui passait par Florange, avait des prévisions de trafic de l'ordre de 7 500 véhicules-jour, c'est-à-dire deux fois moins que le trafic sur la route de Strasbourg au sud de Metz en allant vers l'aéroport. Il faut arrêter de fantasmer là-dessus. Si l'A32 n'a pas été retenue, c'est tout simplement parce que le projet n'était pas sérieux avec des subventions d'équilibre de 75 %. C'était une gabegie financière, un projet totalement indéfendable.



J'ai perdu le fil de ce que je voulais dire.

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Désolé, nos règles du jeu sont les règles du jeu, mais vous le savez, vous intervenez aussi souvent que vous le sentez. Une dernière réponse de la DREAL, et ensuite, nous leverons la séance.

Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL Lorraine

Sur les concessions, chaque concession a une échéance, y compris les concessions historiques, elles ont des dates de fin de contrat. L'actualité récente a montré que la négociation du plan de relance autoroutier a eu pour contrepartie l'allongement de la durée de concession pour un certain nombre de ces concessions historiques. Il y a bien une date d'échéance. Vous faites un résumé très succinct, très schématique et très simplificateur. Par rapport à notre débat, cette concession fera l'objet d'un appel d'offres. Tous les débats récents dans la presse, au Parlement ou autre, faisaient référence aux concessions historiques et absolument pas aux concessions attribuées ces dernières années par appel d'offres. S'il y a eu un débat, il est national. Vous trouverez d'autres éléments, mais il ne porte pas sur le schéma proposé et qui sera mis en œuvre. Ce sont bien des concessions attribuées à la suite d'un appel d'offres. Ils n'ont pas fait l'objet d'un rapport de la Cour des comptes, ni du Parlement qui portait sur les concessions historiques. Ceci concernait le débat sur le juste prix.

Sur l'A32, je dois juste dire, je ne veux pas relancer le débat, les éléments que vous évoquez, je ne sais pas à quoi ils font référence et sur quoi ils sont fondés. On peut essayer de répondre si vous posez les questions précises. Par contre, je ne peux pas juste laisser dire que ces chiffres ont une validité ou autre, je ne partage pas du tout ces éléments sur les estimations de trafic que vous faites et sur l'amalgame entre l'A32 et l'A31bis.

Jean-Michel STIEVENARD, Commission particulière du débat public

Mesdames et Messieurs, il me reste à vous remercier d'avoir accepté ce débat avec le maître d'ouvrage, et au maître d'ouvrage d'avoir accepté vos interpellations, d'y avoir répondu. On va noter un certain nombre de promesses que nous nous emploierons à faire respecter. Pour ceux qui veulent continuer le débat avec nous, demain, c'est à Toul et nous évoquons notamment les problématiques de tracé parce que c'est assez compliqué, et d'environnement humain, naturel et agricole. La semaine prochaine, le 11 juin, à Thionville, l'atelier sur les différents modes de transport. Ensuite, nous aurons encore deux réunions publiques dont je ne connais pas encore tout à fait la forme à Nancy d'abord et à Metz pour conclure. Merci à vous tous et bonne soirée.

(Fin de la réunion à 21h40)