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

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

En tribune

Commission particulière du débat public :
Michel MORIN, président de la Commission particulière du débat public
Jean-Michel STIEVENARD, membre de la Commission particulière du débat public

Maîtrise d'ouvrage :
Yann LETROUBLON, Chef de projet DREAL Lorraine
Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL Lorraine

Intervenant :
Philippe SLENDZAK, maire de Yutz

Nombre de participants : 70 personnes

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

Début de la réunion à 19h10.

Jean-Michel STIEVENARD, membre de la Commission particulière du débat public, souhaite la bienvenue au public.

Mot d'accueil de Philippe SLENDZAK, maire de Yutz

Philippe SLENDZAK évoque le rôle crucial de l'A31 dans l'histoire de la région et la dégradation du trafic au cours des 15 dernières années, et considère qu'il est urgent d'agir. Il invite au débat sur le projet et y participe autant en tant que citoyen impliqué dans la vie de sa région, que travailleur frontalier usager de l'A31 depuis 30 ans, de maire de Yutz, de vice-président de la communauté d'agglomération Portes de France-Thionville, et de président du Syndicat Mixte des Transports Urbains (SMITU), qui est l'Autorité Organisatrice du Transport Urbain de l'agglomération Thionville-Fensch.

Présentation du débat public

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

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

Le rôle de la CPDP, indépendante et neutre, est d'organiser le débat public et de garantir la transparence de l'information, l'équivalence d'expression et de participation et le caractère argumenté des avis exprimés.

Jean-Michel STIEVENARD décline les modalités de participation du public à travers les réunions publiques, les ateliers thématiques, le site internet, les cahiers d'acteur... Il invite les participants du débat à consulter le site Internet de la CPDP et à poser leurs questions sur les forums de discussion. Jean-Michel STIEVENARD rappelle que le débat public se clôturera le 13 juillet 2015 et qu'il fera l'objet d'un compte-rendu (rédigé par la CPDP) et d'un bilan (rédigé par le président de la Commission Nationale du Débat Public) qui seront remis au public avant le 13 septembre. Trois mois après ces publications, le maître d'ouvrage fera connaître sa décision sur les suites à donner au projet.

Il conclut en rappelant que le projet est présenté ici par la DREAL au nom de l'État et que la réunion du soir n'aura aucun caractère thématique.

Présentation du projet de l'A31 bis

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

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

Pour répondre aux besoins de déplacement, la région bénéficie d'autres atouts : la Moselle, navigable à grand gabarit entre l'ouest de Nancy et la frontière, et la voie ferrée orientée nord-sud. L'offre de transport de voyageurs sur rail a d'ailleurs

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

fortement augmenté durant ces dix dernières années et les efforts se poursuivent à travers des travaux importants en gare et la mise en place du cadencement des trains, permettant des trains supplémentaires en périodes de pointe. En cas d'augmentation de la demande de ces usagers, la capacité de la ligne ferroviaire sera suffisante, mais nécessitera des investissements supplémentaires sur les nœuds ferroviaires, qui permettraient de soulager l'A31 de 10 000 véhicules par jour. S'agissant du fret, les modes ferroviaires et fluviaux sont en cours de développement. Des plates-formes multimodales (routier, ferré, fluvial) accueillent à Nancy-Frouard, Metz-La Maxe ou Thionville-Illange des marchandises de façon massifiée. Des projets comme l'expansion de l'autoroute ferroviaire Bettembourg — Perpignan contribueront aussi à réduire le trafic poids lourds. Le développement de ces modes alternatifs à la route permet d'imaginer, à l'horizon 2030, un soulagement du trafic poids lourds de 1 000 véhicules par jour. La région Lorraine est donc l'une des régions les plus multimodales de France. En revanche, la réponse des projets multimodaux à la saturation de l'A31 reste partielle. C'est la raison pour laquelle le maître d'ouvrage propose un aménagement autoroutier pour répondre aux besoins en déplacement des Lorrains et aux besoins économiques du sillon.

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

Le projet constitue un itinéraire global de 115 km, du nord au sud, et comprend :
- l'élargissement de l'autoroute actuelle à deux fois trois voies lorsque c'est envisageable pour limiter les impacts ;
- des remises à niveau de l'autoroute actuelle : protection phonique, amélioration de l'assainissement, rétablissement des continuités écologiques ;
- la construction de nouveaux tronçons, à deux fois deux voies, en veillant à minimiser les effets sur l'environnement.

Le projet, dans sa section nord, vise à élargir l'A30 à 2 x 3 voies et se poursuit par un aménagement à 2 x 2 voies jusqu'à l'échangeur de l'Étoile, pour améliorer les conditions de circulation dans la traversée de Thionville et de créer un accès qui va de l'ouest vers le nord, qui n'existe pas aujourd'hui. Le secteur est urbanisé, et les enjeux humains sont prépondérants, ce qui implique des mesures importantes de réduction des impacts, par le passage en déblais et la mise en place de tranchées. Ensuite, le projet comporte un élargissement de l'A31 actuelle à 2 x 3 voies jusqu'au Luxembourg. Une étude conjointe est menée par l'État et le Luxembourg pour vérifier la faisabilité d'une exploitation favorisant le covoiturage et les transports en commun sur la plateforme élargie.

Le coût du projet est compris entre 1,1 et 1,4 milliard d'euros. Les modalités de financement restent à définir et doivent s'adapter aux contraintes budgétaires publiques, aux capacités d'emprunt des gestionnaires potentiels et aux possibilités de contribution des usagers.

Trois scénarios sont possibles avec des conséquences différentes sur les délais de réalisation :
- la concession réduite, avec une contribution publique de l'ordre de 900 millions d'euros et une mise en service de l'ensemble de l'itinéraire 20 ans après la déclaration d'utilité publique du projet ;
- la concession étendue, avec une contribution publique de 300 millions d'euros et une mise en service 6 ans après la déclaration publique du projet ;
- la concession partielle, avec une contribution publique de 500 millions d'euros et une mise en service de l'itinéraire 10 ans après la déclaration d'utilité publique.

Effets attendus :
- l'amélioration des conditions de circulation avec la diminution de la congestion sur l'ensemble de l'axe ;
- la fiabilisation des temps de parcours résultant en une meilleure fluidité des déplacements ;
- le renforcement du niveau de sécurité pour les usagers et les agents ;
- la remise à niveau environnementale des sections élargies ;
- le renforcement de la desserte du territoire.

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

Questions et avis

Le débat public

Un intervenant, membre d'AGIRR, estime que le nombre de réunions publiques est insuffisant et qu'il manque Florange et Terville, deux villes où le projet causera des problèmes majeurs. Il note également que le village de Chaudeney et le secteur de Dieulouard sont très concernés. Il considère en outre que le débat est trop concentré sur le recours à la concession, avec de plus trop peu d'informations données sur le coût des options.

Michel MORIN, président de la Commission particulière du débat public, explique que le choix des communes des neuf réunions publiques et des quatre débats mobiles a été déterminé par la taille des communes et la proximité des grands enjeux du tracé.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL Lorraine, précise que les informations financières sur les travaux existent et seront prochainement accessibles sur le site Internet du débat.

Le développement économique de la Lorraine

Le président de la CCI Lorraine s'exprime sur l'effet de la dégradation de l'A31 sur la Lorraine et le Luxembourg. Il rappelle que le sillon lorrain, par sa situation géographique privilégiée, joue le rôle de plaque tournante des échanges. Selon lui, il est affecté par la perte de nouveaux investissements et implantations, voire par des délocalisations d'entreprises de logistique, en lien avec l'état actuel de l'autoroute. Il indique que le Luxembourg, confronté à la perspective accrue d'un recours aux frontaliers pour assurer ses besoins en main-d'œuvre, est déjà résolu à améliorer la circulation sur son sol. Le président de la CCI insiste sur le fait que la circulation importante des poids lourds sur l'axe restera liée à la fiscalité du Luxembourg. Selon lui, l'écotaxe devait inciter à recourir au ferroutage et à la navigation sur voie d'eau et son retrait va laisser le trafic camions poursuivre sa progression. Il appelle à ce que les aménagements soient réalisés rapidement. Il estime que les nuisances et les coûts ne doivent pas compromettre un projet déterminant pour l'avenir de la région. Il conclut en affirmant que le refus du projet d'autoroute A32 il y a 15 ans a été une erreur majeure.

Le président du conseil départemental de Moselle estime qu'il est absolument nécessaire de réaliser aujourd'hui le projet en urgence. Selon lui, il n'est pas concevable de ne pas développer une politique faisant face aux exigences du trafic et aux besoins d'aménagement du territoire. Il estime en revanche que la traversée de Florange n'est pas souhaitable et que l'Etat doit s'engager pour le développement des autres modes de déplacement.

Passage du projet par la ville de Florange et itinéraires alternatifs

Le maire de Florange souhaite que l'itinéraire autoroutier ne coupe pas la ville de Florange en deux et propose une alternative. Il prône la poursuite du contournement ouest de Thionville mais en utilisant l'autoroute A30 et en passant au-dessus des futures friches industrielles. Le tracé proposé passerait toujours par Florange mais éviterait la ville au moyen de constructions en tranchée couverte et d'une partie aérienne au-dessus des voies ferrées. Il considère que cela n'augmenterait pas le coût du projet. Il estime en outre que cela aurait deux avantages : le désenclavement de la vallée de la Fensch, aujourd'hui mal reliée à l'A31, et l'accès à l'A30 par un vrai échangeur au lieu du demi-échangeur actuel. Il considère enfin que le tracé proposé par la ville permettrait de desservir Europort.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL Lorraine, rappelle que le parcours proposé par la DREAL empruntera un itinéraire déjà réservé dans la ville. Il estime également que la variante de la DREAL permettra de désenclaver la vallée de la Fensch, de créer un vrai échangeur avec l'A30 et d'accéder au projet Europort par l'A31. Il indique que le projet alternatif présenté par Florange comporte des difficultés topographiques et environnementales, notamment pour la conception de l'échangeur complet. Il explique également que le viaduc présenterait des problèmes d'implantation par rapport aux activités dans la vallée, aux zones urbaines proches et aux infrastructures existantes dont la desserte ferroviaire. Il conclut en indiquant que le

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

tracé proposé par Florange emprunterait une zone boisée avec un impact environnemental important. Il indique que la DREAL estime que cette variante ne comporte pas assez d'avantages par rapport à la variante déjà proposée par la DREAL.

Un adjoint au maire de Florange souligne qu'effectivement, sans travaux supplémentaires, le projet de contournement de Florange pourrait être délicat, avec l'A30 qui passerait progressivement d'une 2 x 3 voies à une 2 x 1 voie au niveau du tunnel. Toutefois il indique que leur variante permettrait de de passer 100 ou 200 m plus loin du quartier de la gare que dans le scénario de la DREAL. Il insiste pour qu'une étude soit menée et rappelle l'extrême réticence de la population de Florange à un passage dans la ville.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL Lorraine, fait état d'incompréhensions avec les élus présents et indique que la DREAL s'efforcera de les résoudre par écrit. Il rappelle que le problème dans la variante de Florange est l'insertion au niveau de l'échangeur complet et que le viaduc nécessaire interfèrerait avec la circulation des trains.

Jean-Michel STIEVENARD se porte garant au nom de la CPDP de la remise par la DREAL pour le 13 juillet de réponses écrites et détaillées au projet du Conseil municipal de Florange, avec des éléments approfondis. Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL Lorraine, propose de fournir une analyse multicritère, sur le même modèle que celle déjà réalisée dans le dossier sur les variantes autour de Toul, pour l'itinéraire envisagé et la variante proposée par le maire. Il indique toutefois que la DREAL ne procèdera en revanche pas à une étude de tracé, ni à une étude fine complémentaire sur l'impact environnemental.

Le président du conseil départemental de Moselle estime que le tracé traversant Florange ne présente aucune nécessité et pourrait être modifié s'il existe une volonté politique décidant de consacrer des moyens suffisants pour résoudre les problèmes techniques des autres alternatives. Il rappelle que le projet d'A31 bis doit être étudié de concert avec la situation de l'A30, toujours en 2 x 1 voie sur certains tronçons.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL Lorraine, répond qu'un projet complémentaire sur l'A30 est étudié conjointement à celui de l'A31 bis, même si sa programmation sera différente, intégrant un financement de type CPER (contrat de plan Etat-Région). Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL Lorraine, répond que l'État reconnaît l'importance des infrastructures de transport en Lorraine et s'intéresse aux problématiques de déplacement. Le projet A31 bis a été jugé, au travers des travaux de la commission Mobilité 21, une priorité au niveau national, et l'investissement se poursuit sinon par les CPER sur les pôles d'échange multimodaux.

Un habitant de Marspisch demande si l'option d'un élargissement de l'autoroute dans Thionville a été étudiée. Il souhaite avoir plus d'éléments sur l'efficacité du contournement de Thionville et s'interroge sur la manière dont la répartition des trafics a été étudiée.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL Lorraine, explique que les constructions existantes dans l'agglomération thionvilloise ne laissent aucune possibilité d'élargir l'autoroute à 2X3 voies. Il renvoie à l'étude de trafic en ligne sur le site qui modélise les prévisions de trafic. Il précise que les chiffres de répartition du trafic entre les deux itinéraires (Thionville et contournement ouest) reposent sur des études de modélisation de trafic, décrites sur le site Internet, sur le comportement des usagers concernant leurs déplacements en termes de coût (et de péages éventuels).

Un intervenant, membre d'AGIRR, souligne que le projet proposé par les élus de Florange aurait toujours un impact sur les habitations proches de Sérémange et Hayange, et amènerait de plus à couper une forêt en deux. Il note toutefois que le problème fondamental du projet de contournement ouest de Thionville est l'urbanisation continue de la vallée de la Fensch et que tout tracé aura forcément un impact sur la population. Il estime que le tracé proposé par la DREAL, coupant la ville de Florange en deux, relève d'une vision archaïque des déplacements.

Un intervenant, qui travaille à Florange, estime que le tracé alternatif ne couperait pas la forêt en deux, la D13 passant déjà par cette forêt, et ne toucherait aucune habitation. Selon lui, le trafic, estimé à 40 000 véhicules par jour, aurait des conséquences désastreuses sur la ville et les habitants, et il estime que la DREAL ne les a pas prises en compte.

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

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL Lorraine, signale que les nuisances sonores engendrées par le projet à Uckange, Florange et Terville sont indiquées dans le dossier du maître d'ouvrage et rappelle qu'une emprise est réservée à Florange depuis longtemps pour le projet. Il rappelle que des aménagements comme les lotissements ont donc été réalisés à Florange malgré l'inscription de la réserve foncière dans les documents d'urbanisme. Les enjeux liés à la traversée de Florange, à la proximité d'équipements ont été identifiés dans le projet, et des mesures d'insertion seraient mises en œuvre pour limiter les nuisances pour les riverains et réaliser une tranchée couverte, qui permettra de rétablir les communications et les liens au-dessus de l'infrastructure. L'ensemble des nuisances engendrées par ce trafic resterait cependant moindre que celles que subirait Thionville sans ce contournement. En ce qui concerne le trafic, Samuel Meunier rappelle que la 2X2 voies prévue permettrait d'absorber un trafic de 40 000 véhicules-jour.

Un participant demande combien de maisons seraient impactées par le passage rue des Romains.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL Lorraine, explique que cette zone urbanisée se situe bien sur l'emplacement réservé. L'État a progressivement acquis les habitations de cette zone, laissant encore aujourd'hui une dizaine d'habitations à acquérir.

Un intervenant, habitant à Florange, rappelle le souci exprimé dans un rapport de la DTA sur l'A31 de tout faire pour éviter les zones urbaines et y voit une contradiction avec le tracé retenu.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL Lorraine, voit un principe général dans ce rapport de la DTA, au même titre que la nécessité de réaliser un itinéraire performant, répondant aux différents besoins. L'objectif d'éviter les zones urbaines est pris en compte par le maître d'ouvrage quand il est envisageable.

Une intervenante, propriétaire du parc et du château de Bétange à Florange, propriété classée à l'inventaire supplémentaire des Monuments Historiques, s'inquiète que l'allée d'accès, bordée de marronniers, soit coupée par le tracé envisagé, à moins de 500 m de la propriété, avec un impact catastrophique sur le patrimoine en question.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL Lorraine, souligne que l'existence du château a été prise en compte. Le tracé proposé n'est pas encore précis, et un travail d'insertion paysagère du projet sera de toute façon conduit le moment venu pour en limiter l'impact.

Les modes de transport alternatifs

Le maire de Yutz souhaite connaitre les solutions prévues pour soulager la situation actuelle car il note les délais de réalisation très longs de 6 à 20 ans, quel que soit le scénario retenu. Il souhaite savoir ce qui sera fait entre la DUP et la fin du projet et rappelle que c'est d'autant plus urgent qu'il y a une saturation de la voie ferrée causée par des retards dans les réfections du côté luxembourgeois. Il déplore aussi les ralentissements causés par les camions aux heures de pointe, et suggère des interdictions horaires de circuler.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL Lorraine, rappelle les offres complémentaires, les projets de travaux en gare de Luxembourg, les projets de parkings-relais ou autres, portés par les collectivités. Il indique que l'État déploie aussi sur l'A31 une régulation dynamique des vitesses qui vise à minimiser l'impact de la congestion.
Il rappelle également que le trafic poids lourd transfrontalier est pour beaucoup un trafic local avec un rôle limité dans la congestion, produite surtout par du trafic pendulaire. Il conclut en indiquant sur le fait que les capacités de stockage de camions sur des aires sont insuffisantes pour empêcher les camions de circuler.

Le président du conseil départemental de Moselle considère que sans attendre l'aboutissement du projet, il faut réfléchir à développer la complémentarité des modes de transport, ce qui nécessitera des investissements supplémentaires sur le transport fluvial, notamment Europort. Le président du conseil départemental de Moselle rappelle que le covoiturage et le transport collectif routier sont intégralement financés par le territoire, sans contribution de l'État, alors que la situation est

proche de la saturation. Il estime que l'État devrait intégrer dans le coût du projet les moyens nécessaires pour réaliser la complémentarité des modes de transport.

Un intervenant, directeur de la société Trans Fensch de Florange, constate que les transports collectifs font l'objet d'attentions soutenues au Luxembourg et déplore le peu d'intérêt de la présentation lors de la réunion voire le peu d'ambition du projet en général pour le transport collectif de voyageurs.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL Lorraine, mentionne que le dossier comporte des descriptions des transports collectifs interurbains, que la DREAL participe aux demandes de création de lignes transfrontalières, et que l'État participe au financement du SMITU avec aussi des objectifs ambitieux de covoiturage. Le transport en bus est étudié en parallèle au TER et au covoiturage dans une étude d'exploitation multimodale. Il indique que l'État a été le premier co-financeur des plates-formes multimodales sur les ports publics de Frouard, Metz et Thionville et qu'une réflexion est en cours sur l'évolution de la gouvernance et les articulations entre ces ports et les autres acteurs du territoire.

Un intervenant s'interroge sur la légitimité de l'ensemble du projet d'élargissement et de doublement de l'autoroute. Il s'inquiète d'un projet fondé sur l'élargissement en 2 x 3 voies, causant encore plus de trafic. Il estime qu'il faut plutôt développer les transports alternatifs dans une logique de développement durable.

Un intervenant, membre d'AGIRR, considère que le tracé impactera des habitants sans pour autant résoudre le problème car agrandir l'autoroute en France ne servirait à rien puisqu'arrivé côté luxembourgeois il y aurait un effet entonnoir. Le problème ne ferait qu'être déplacé.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL Lorraine, mentionne une forte croissance du nombre de frontaliers à l'horizon 2030, liée au dynamisme économique du territoire. Il indique que les acteurs des transports en Lorraine travaillent de concert avec les autorités luxembourgeoises, avec une approche multimodale. Ainsi, un schéma de la mobilité transfrontalière a été établi, comportant une augmentation de la part des autres modes moins polluants. Un travail est effectué en commun sur le cadencement des TER, les nœuds ferroviaires, le ferroutage permettant de faire circuler plus de trains. Il explique que le projet de l'A31 bis s'inscrit dans ce contexte, en complémentarité des modes et non en opposition. En effet, le Luxembourg s'est montré ouvert à l'élargissement de l'A3 à trois voies, en continuité de l'A31 bis, en complément de projets de parkings-relais et de ferroutage à la plateforme de Bettembourg, qui nécessiteront de toute façon des infrastructures routières renforcées pour la desserte du dernier kilomètre.

Le maire de Yutz regrette de ne pas avoir été invité, en sa qualité de président du SMITU, à la réunion de Thionville pour y évoquer le rôle du bus.

Jean-Michel STIEVENARD, membre de la Commission particulière du débat public, déclare que la CPDP est responsable de l'omission du transport terrestre collectif à la réunion thématique. Il invite le maire de Yutz ainsi que de la Directeur de la société Trans Fensch à participer en tant qu'experts deux à l'atelier qui aura lieu la semaine suivante.

Un intervenant, membre de l'association UCIROUTHE, considère que sa proposition de construction d'un monorail n'a pas été prise en compte lors des précédents débats publics et souhaite une réponse plus précise.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL Lorraine, estime que la capacité du ferroviaire, au profil similaire au monorail, est déjà capable d'absorber les évolutions futures de la demande, et que les autorités luxembourgeoises ne sont pas intéressées par un projet de monorail.

Financement du projet, péages et écotaxe

Un intervenant, usager régulier de l'A31, s'inquiète du montant prévu des péages avec le recours à la concession, suscitant un transfert du trafic sur les routes secondaires. Il demande s'il est prévu une fin de la concession et du péage.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL Lorraine, explique que le projet donne un ordre de grandeur sur les principaux trajets. Le montant estimé au nord de Thionville serait d'une valeur équivalente à la moitié de la moyenne des péages autoroutiers en France, pour éviter le report des usagers sur les réseaux secondaires. Il indique que selon les études, la croissance inéluctable des besoins de déplacement ferait que, sans l'A31 bis, les usagers seraient contraints de se diffuser sur le réseau secondaire. Avec sa réalisation, cette diffusion serait bien plus réduite, le péage n'ayant pas un effet significatif sur les choix. À la différence des anciens projets autoroutiers dont les concessions étaient accordées par adossement, il explique que le choix du concessionnaire fera ici l'objet d'un appel d'offres ouvert et que le contrat comportera une date de fin du contrat. À cette date, le maître d'ouvrage pourra alors décider de basculer le tronçon dans le réseau non concédé ou de prolonger la concession, pour assurer l'entretien de l'infrastructure.

Un intervenant, membre d'AGIRR, estime que dans la pratique les concessions en France ne reposent pas sur l'amortissement de la construction et les frais d'exploitation, mais sont lissées à la même échéance, repoussées régulièrement.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL Lorraine, réaffirme que les contrats en cours comportent bien une date d'échéance distincte. Les débats récents au Parlement ou dans les médias concernent les concessions historiques et non celles attribuées depuis plusieurs années par appel d'offres.

Le président du conseil départemental de Moselle considère que les grandes régions pourraient employer les portiques déjà conçus pour l'écotaxe et prélever une contribution pour financer de tels projets. Selon lui, l'Union Européenne doit contribuer au financement du projet, qui est une infrastructure de transit européen. La détermination du Luxembourg à établir des partenariats pour accueillir des frontaliers confirme que le problème ne soit pas être intégralement pris en charge par le territoire, alors que c'est une question européenne. Il indique que le conseil départemental soumettra un cahier d'acteurs à la CPDP.

Équipements d'information et de suivi

Un intervenant, membre d'AGIRR, regrette le retard des autoroutes françaises par rapport au Luxembourg en matière de suivi de l'état du trafic par Internet. Un tel équipement permettrait aux usagers d'utiliser d'autres routes en cas de congestion.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL Lorraine, admet le retard en matière d'outils Internet, mais considère que l'usager dispose sur le réseau routier d'informations pertinentes sur les conditions de circulation, au travers notamment de la régulation dynamique des vitesses, ce qui permet d'améliorer la fluidité du trafic. Il note que ce système a un coût important et que l'Etat a déjà beaucoup investi dans ce domaine. À l'avenir, autorités françaises et luxembourgeoises travaillent à échanger leurs informations et à mieux les transmettre aux usagers.

Clôture de la réunion à 21h40.

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