



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

VERBATIM DE LA RÉUNION PUBLIQUE Metz, le 25 juin 2015, 19h15 à 22h25

En tribune

Commission particulière du débat public :

Michel MORIN – *Président*

Jean-Paul PUYFAUCHER

Christine JEAN

Maîtrise d'ouvrage

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

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint, DREAL Lorraine

Yann LETROUBLON, Chef de projet, DREAL Lorraine

Intervenants

Guy CAMBIANICA, Conseiller municipal délégué de Metz

Sandrine MARX, rapporteur de l'atelier « offre des réseaux de transports et déplacements transfrontaliers »

Jacques BLINDAUER, rapporteur de l'atelier « financement »



(Début de la réunion à 19h15)

Michel MORIN, président de la CPDP

Mesdames, Messieurs, la Commission particulière du débat public sur le projet A31 bis vous remercie de votre présence à cette réunion publique à Metz qui, contrairement à ce qui avait été annoncé, ne sera probablement pas la dernière – je vous en dirai un mot tout à l'heure. Mais je donne tout de suite la parole à M. CAMBIANICA, qui représente M. le Maire de Metz, qui nous accueille dans sa commune.

Guy CAMBIANICA, adjoint au Maire de Metz

Merci M. le Président. Effectivement, j'ai l'honneur et l'avantage de représenter Dominique GROS, le maire de Metz, lors de ce dernier débat public, puisque le débat continue sur les moyens électroniques jusqu'au 13 juillet. Traiter de l'A31 et de l'A31 bis est un vrai sujet, parce que tout le monde peut constater au quotidien que cet axe routier est saturé, qu'il accroît, dans des proportions qui sont maintenant insoutenables pour les personnes qui font la liaison avec Luxembourg notamment, les temps de communication. Et le but du jeu, le but de notre entrée dans le développement durable, n'est pas de laisser stationner des véhicules sur les autoroutes à consommer du carburant, mais bien à faire en sorte que les personnes puissent travailler dans de bonnes conditions.

Cela étant, quelqu'un a dit que « La guerre est une chose trop sérieuse pour la laisser aux militaires ». Nous pourrions faire la même remarque concernant les politiques ou les ingénieurs. Et je crois que la Commission nationale du débat public offre cette plateforme de discussion, d'échange qui est indispensable au sujet qui nous est présenté ce soir. Aujourd'hui, l'expression publique, plus que jamais, est audible, écoutée, prise en compte. D'ailleurs, si nous voulons bien prendre la peine de nous rendre sur le site internet qui recueille les remarques, les réflexions, les forums, nous nous apercevons qu'un certain nombre de débats, de discussions, de propositions ont déjà trouvé écho et sont pris en compte par les porteurs du projet. Donc, la première chose que nous devons faire est de nous rendre soit à un débat public soit sur le site pour témoigner éventuellement des propositions alternatives que nous voulons mettre en avant.

Je vois devant moi une pancarte très significative. Je crois que la simple contestation ne suffit pas. Il faut aller au-delà et aller vers la proposition. Toutes les propositions sont bonnes à prendre, toutes les solutions sont bonnes à étudier, surtout sur un projet de cette ampleur-là. Je n'irai pas plus loin. Je vous souhaite ce soir un bon débat et bon courage.

(Applaudissements)

Michel MORIN, président de la CPDP

Merci M. CAMBIANICA. Rapidement, quelques mots sur le déroulement de notre réunion de ce soir. D'abord, je vous disais qu'en principe il était prévu que ce soit la dernière réunion publique du débat, qui lui-même devait se terminer le 13 juillet, mais il se trouve que la Commission a reçu plusieurs demandes d'expertises complémentaires, émanant essentiellement d'élus et de citoyens de la région de Toul. Et la Commission a proposé à la Commission nationale du débat public d'accepter deux expertises complémentaires, l'une sur le trafic sur le barreau Toul – Dieulouard. Et l'autre sur la possibilité de faire à des coûts financiers et humains acceptables un élargissement sur place de l'A31, au droit de l'agglomération nancéienne. Donc, la Commission du débat public se prononcera le 2 juillet sur cette demande. Si elle refuse ces demandes, à ce moment-là, le débat se terminera bien le 13 juillet, avec le compte-rendu avant le 13 septembre, etc. Si, par contre, elle accepte ces expertises complémentaires, à ce moment-là, le débat devrait normalement être prolongé, par exemple jusqu'au 13 septembre, ce qui décalerait – j'y reviendrai plus tard – de 2 mois la suite des opérations. Je voulais vous dire cela liminairement, puisqu'il est normal, bien sûr, que vous le sachiez.

Ce soir, nous allons d'abord entendre, comme c'est la tradition, les principes du débat public par Jean-Paul PUYFAUCHER qui est membre de la Commission particulière. Après quoi, nous aurons une présentation du projet A31 bis, puisqu'il est peut-



être des personnes ici présentes qui n'ont pas encore assisté à des réunions. Après, nous aurons un temps de questions à adresser au maître d'ouvrage. Puis, nous aurons la restitution de l'atelier financement, puisque nous avons mis en place, comme vous le savez, comme nous l'avions annoncé, un atelier sur le financement et donc sur le péage, qui s'est tenu début juin, M. Jacques BLINDAUER nous rendra compte de ce qu'il s'est dit dans cet atelier. Il y aura ensuite un temps de questions. Puis, nous aurons la restitution d'un atelier sur l'offre des réseaux de transport et les déplacements transfrontaliers. Là encore, cela avait été annoncé. Cet atelier a rassemblé une trentaine de citoyens qui ont travaillé pendant 3 heures sur cette problématique qui était extrêmement importante, comme vous le savez. Et nous aurons la restitution par Mme Sandrine MARX. Là encore, ce sera suivi d'un temps de questions. Et pour terminer la réunion, la DREAL nous fera part de ce qu'elle considère comme ayant été des éléments marquants du débat pour ce qui la concerne. Et Mme Christine JEAN de la Commission particulière nous fera part, non pas du compte-rendu, puisque nous ne ferons le compte-rendu du débat que 2 mois après sa clôture, mais des principales interventions, propositions, questionnements que la Commission particulière a constatés jusqu'à maintenant. Je donne donc la parole à M. Jean-Paul PUYFAUCHER, pour qu'il nous rappelle les principes du débat public.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Membre de la CPDP

Bonsoir. Rappeler les principes du débat public est un rituel qui est réalisé au début de chaque réunion publique, parce que cela nous semble important de connaître le cadre dans lequel nous débattons. Le débat public porte, selon la loi, à la fois sur l'opportunité du projet, ses objectifs et ses principales caractéristiques. C'est le législateur qui a fixé ce cadre et c'est le cadre dans lequel nous continuerons à débattre ce soir. Pour chaque projet soumis à la Commission nationale du débat public, celle-ci a la possibilité d'organiser un débat et de nommer dans ce cas une Commission particulière du débat public. Et ce soir, 4 de ses membres sont là présents, dont le Président, Michel MORIN, assis à la table à côté de moi.

La Commission particulière est une commission indépendante. Que veut dire une commission indépendante ? Cela veut dire que nous n'avons aucun intérêt, ni dans la région, ni dans le projet, que nous ne connaissons que parce que nous y sommes venus, et, quand nous repartirons – nous sommes éphémères – nous vous laisserons votre région que nous avons beaucoup appréciée. Elle est neutre, absolument neutre. Elle ne prend pas position sur le projet. Ce n'est pas que nous n'avons pas d'avis, ce n'est pas que nous n'avons pas d'avis personnel, mais nous ne le donnerons jamais. Nous ne voulons jamais donner notre avis et nous sommes tenus de n'émettre aucun avis.

La composition et le rôle de la CPDP, donc présidée par Michel MORIN, composée de 7 membres : elle anime le débat pour vous permettre de vous informer, de poser des questions, d'obtenir des réponses à vos questions, et aussi d'exprimer vos avis, vos critiques, vos suggestions, vos propositions, vos contre-propositions. Et nous en avons reçu, nous le verrons plus tard.

Trois principes fondateurs du débat public :

- La transparence des informations. La Commission veille à ce que toutes les informations puissent être accessibles à l'ensemble du public qui le souhaite.
- C'est l'équivalence dans les prises de parole de tous ceux qui la demandent, quelle que soit leur position, quel que soit leur mérite. Ils ont le temps au même droit de parole.
- Puis, c'est un troisième principe qui nous semble extrêmement important. C'est l'argumentation des échanges. Ce qui compte, ce n'est pas de recueillir s'il y a tant de % pour, tant de % contre. C'est savoir quelle est la qualité et quel est l'intérêt de l'argument qui est développé pour que dans notre compte-rendu nous puissions retransmettre l'ensemble des arguments que nous aurons entendus.

Je vous souhaite une bonne soirée.

Michel MORIN, président de la CPDP

La DREAL va maintenant nous faire la présentation du projet. M. LETROUBLON, qui est chef du projet.



Yann LETROUBLON, Chef de projet, DREAL Lorraine

Merci. Bonjour. Comme le disait M. MORIN, je suis Yann LETROUBLON, en charge du projet A31 bis à la DREAL Lorraine. Je suis donc ce soir avec Mme Emmanuelle GAY, directrice de la DREAL et M. Samuel MEUNIER, le directeur adjoint. Je vous rappelle rapidement la situation actuelle en Lorraine, en faisant un point sur les autres modes de transport, ensuite vous décrire les principes du projet et les effets que nous en attendons. Pour rappel, le sillon lorrain se situe au cœur d'un corridor de déplacement européen avec une densité élevée de zones d'habitat et d'activité et la présence de grandes agglomérations et l'influence également du Grand-Duché de Luxembourg. Comme le montre la carte présentée ici, ces spécificités impliquent un trafic très important dans tout le sillon et un trafic qui mélange le trafic local, le trafic de transit et le trafic d'échange. Donc, ces trafics en plus sont constitués d'une part importante de poids lourds, à savoir que 10 000 par jour, en moyenne, circulent sur l'A31, dont 55 % en transit.

Ces trafics élevés entraînent des conditions de circulation difficiles actuellement. Et celles-ci vont continuer de se dégrader dans les années à venir. Pour répondre à ces forts besoins de déplacement dans le sillon lorrain, celui-ci possède des atouts autres que l'infrastructure autoroutière, notamment la Moselle qui est navigable du nord à la frontière luxembourgeoise, jusqu'à l'ouest de Nancy, et la voie ferrée orientée nord – sud. Par exemple, pour le transport de marchandises, le fret ferroviaire permet le transport justement chaque jour de l'équivalent de 1 000 à 1 500 poids lourds par jour. De plus, l'autoroute ferroviaire, de Bettembourg au Luxembourg jusqu'à Perpignan, qui permet de charger des remorques de camions sur les trains, réalise 4 allers-retours par jour. Et cette autoroute, en 2014, a permis le transport de 64 000 poids lourds qui n'ont donc pas été sur les infrastructures routières. Le projet A31 bis prend d'ailleurs en compte la poursuite du développement de cette autoroute ferroviaire qui va bientôt permettre le passage à 6 allers-retours quotidiens. Pour la voie d'eau, une ligne de transport de containers a été récemment ouverte, ce qui a permis d'en transporter environ 5 000 en une année. Le projet prend également en compte le développement de plateformes multimodales qui combinent donc la voie d'eau, la voie ferrée et le mode routier, pour des capacités qui peuvent aller théoriquement jusqu'à un traitement de 50 000, voire 100 000 containers par an. En ce qui concerne le mode routier, je vous rappelle que 10 000 poids lourds circulent chaque jour sur l'A31, ce qui fait approximativement 2,5 millions par an, ce qui reste donc le mode le plus utilisé pour le transport de marchandises. Néanmoins, nous avons bien une complémentarité sur les 3 modes, qui possèdent tous des atouts et des contraintes et qui font que chacun trouve sa pertinence en fonction de la nature des marchandises transportées ou de leur origine et leur destination. En ce qui concerne le transport de voyageurs, 65 000 usagers utilisent le train quotidiennement en Lorraine. Le TER, le train express régional, a d'ailleurs bénéficié d'investissements importants ces 10 dernières années, près de 600 millions d'euros, avec une augmentation de la fréquentation de plus de 50 % de 2002 à 2009. L'augmentation de l'offre transport par train d'ailleurs se poursuit avec la mise en place du cadencement, des travaux conséquents en gare et sur les nœuds ferroviaires. À titre d'exemple, sur la section où la demande est la plus forte, entre Thionville et Luxembourg, aujourd'hui en heure de pointe, 2 700 places offertes. Demain, 4 000 seront offertes, donc une augmentation de plus de 50 %.

Dans le projet A31 bis, nous avons retenu un scénario volontariste, qui prend comme hypothèse un doublement de la demande actuelle, en considérant également que les investissements et les aménagements sont réalisés pour pouvoir y répondre. Pour le covoiturage, les enquêtes de déplacement montrent une part de covoiturage aujourd'hui de 5 %. Nous avons également retenu un scénario volontariste sur ce mode avec une part de 15 % qui seront pris en compte aux horizons futurs. Les bus sont également un mode de transport important, avec par exemple pour la ligne transfrontalière la plus utilisée, la ligne 300, environ 1 million de voyageurs par an. Et sur la ligne Toul – Nancy, environ 500 000. Et sur celle entre Metz et Thionville, environ 126 000. Mais à titre de comparaison, sur l'autoroute A31, ce sont 500 000 usagers qui circulent chaque jour. Soit environ, en une année, 150 millions. Nous sommes vraiment dans des proportions totalement différentes.

Pour conclure sur les autres modes, la Lorraine bénéficie d'offres complémentaires qui permettent de répondre en partie aux besoins de déplacement. De plus, des projets ambitieux sont en cours de développement. Pour le transport de marchandises et pour le transport par voie ferrée. Nous estimons, dans des scénarios volontaristes, un report possible depuis l'A31 sur les autres modes de 1 000 poids lourds environ pour le transport de marchandises et de 10 000 véhicules par jour, toujours sur la même section d'illustration entre Thionville et Luxembourg, pour les voyageurs. Toutefois, la réponse de ces projets à la



saturation de l'A31 reste partielle. C'est pour cela que l'État propose un aménagement autoroutier, pour répondre aux besoins de déplacement des Lorrains et au développement économique du sillon.

Le projet A31 bis, justement, a pour objectif de réduire la congestion sur l'A31 en améliorant les conditions de circulation et en garantissant les temps de parcours, d'améliorer aussi la sécurité des usagers et des agents qui interviennent sur l'infrastructure, et d'accompagner le développement économique, donc en améliorant la desserte du territoire et les échanges entre les agglomérations, et bien sûr sur l'ensemble du sillon.

Les principes qui ont guidé le projet A31 bis : c'est un projet qui permet d'assurer la continuité d'un itinéraire global de 115 km qui dessert la Lorraine du nord au sud, en cherchant à limiter les impacts sur les milieux humain, agricole et naturel, selon les principes de conception suivants. Élargir à 2x3 voies l'A31, ce qui permet de limiter les impacts et d'améliorer la situation environnementale sur l'A31 actuelle, donc en la requalifiant du point de vue de l'environnement, donc par la mise en place de protections sonores, d'assainissement routier et le rétablissement des continuités écologiques. Et la réalisation de tronçons neufs en 2x2 voies, en veillant évidemment à optimiser les tracés pour éviter au maximum les impacts de la nouvelle infrastructure. Et bien évidemment aussi d'envisager des mesures de réduction importantes.

Ce projet qui permet de conforter un itinéraire de 115 km avec 90 km d'aménagements a un coût global estimé entre 1,1 et 1,4 milliard d'euros. Un enjeu fort de réalisation du projet A31 bis de le faire avant la saturation de l'axe. D'où un équilibre à trouver justement entre les modalités de financement sur fonds publics et par rapport à la contribution des usagers. Ces modalités ont une incidence sur les délais de réalisation. C'est pourquoi 3 scénarios ont été étudiés avec délais de mise en service assez contrastés sur l'ensemble de l'itinéraire. Le scénario appelé scénario « concession réduite » est avec une contribution publique d'environ 900 millions d'euros. Au rythme des dotations annuelles actuelles, cela fait une mise en service de l'ensemble de l'itinéraire 20 ans après la déclaration d'utilité publique. Le second scénario, appelé « concession partielle » aura besoin d'une contribution publique de 500 millions d'euros avec une mise en service de l'ensemble de l'itinéraire – j'insiste bien – 10 ans après la déclaration d'utilité publique. Et le dernier scénario, la « concession étendue », a une contribution publique de 300 millions d'euros pour une mise en service de 6 ans après la déclaration d'utilité publique. Vous constatez donc que ces 3 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.

En ce qui concerne les sections concédées, les montants des péages sont adaptés pour limiter les reports d'usagers sur le réseau secondaire. Pour les tracés neufs, ce sont les valeurs usuelles que nous trouvons sur les autoroutes. Comme vous le voyez, à peu près 12 à 13 centimes d'euros par km. Pour l'aménagement sur place, au nord de Thionville, c'est une valeur divisée par 2, donc un peu plus de 6 centimes d'euros le kilomètre. Et pour celui entre Metz et Nancy, divisé par 4. Donc, un peu plus de 3 centimes d'euros le km. Cela fait un trajet en cas de mise en concession d'environ 1 euro hors taxe pour le trajet entre Nancy et Metz par exemple. Ces valeurs de péage permettent d'avoir une autoroute attractive, même lorsqu'elle est concédée, ce qui permet de soulager le réseau secondaire peu adapté pour supporter d'importants volumes de trafic. Justement à titre d'exemple, je vous montre en projection la RD 58 à l'ouest de l'A31 dans le secteur nord, qui a aujourd'hui un trafic de 12 000 véhicules/jour. Avec une situation projetée sans le projet, aux horizons 2030, ce trafic sur cette route départementale serait estimé à 15 600 véhicules/jour. Si nous réalisons le projet, en cas d'autoroute qui serait hors concession, donc sans péage, ce trafic baisserait à 2 600 véhicules/jour. Nous avons donc bien un énorme report de la RD sur l'autoroute. En cas de mise en concession d'autoroute, le trafic sur la RD serait de 8 500 véhicules/jour, donc tout de même nettement inférieur à celui qui aurait lieu si nous ne faisons rien sur l'A31. Le projet permet donc de soulager cette route départementale que j'ai choisie pour illustrer mon propos, même en cas de concession.

Les effets attendus avec la réalisation du projet sont 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. Ce qui aura pour bénéfice d'améliorer la fluidité des déplacements, d'augmenter la sécurité pour les usagers et les agents qui interviennent sur l'infrastructure, également d'une remise à niveau environnementale des sections élargies et un niveau de desserte du territoire renforcé, ce qui participe à l'attractivité du sillon lorrain.

Pour terminer la présentation sur le projet lui-même, je voudrais indiquer que cet état du débat ouvre un processus de concertation dans la durée. À l'issue de ce débat, la ministre en charge des Transports décidera des suites à donner en fonction de tout ce qui aura été dit au cours de nos divers échanges, comme ce soir par exemple. Et 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 garde la parole pour maintenant vous présenter rapidement des éléments relatifs à l'alternative de passage pour la liaison A30 – A31 nord par Hayange. En effet, la commune de Florange, qui est représentée ici, a fait part de cette proposition que soit étudiée une autre variante. Cette variante n'a pas fait l'objet d'une étude de la part du maître d'ouvrage, mais comme nous nous y étions engagés à l'occasion de la réunion publique de Yutz, nous avons produit une fiche qui présente les différents enjeux et contraintes de cette variante sur la base d'éléments de connaissance dont nous disposons. Ce qui a pu être fait depuis lors, c'est une première simulation de trafic dont les conclusions méritent cependant d'être nuancées en ce qui concerne l'impact sur le réseau secondaire. Je m'explique. En effet, il se pourrait que dans cette alternative, la desserte d'Hayange ne puisse plus être assurée par la sortie actuelle, alors que dans le modèle de trafic celle-ci est maintenue. Si elle devait être supprimée, cela aurait évidemment des effets sur le réseau secondaire, puisque le trafic se reporterait sur les échangeurs amont et aval. Mais je vais rentrer maintenant dans la description de cette alternative proposée, qui passerait, comme je vous le disais, par Hayange et Florange, en lieu et place de l'emplacement réservé sur la commune de Florange. Pour comparer la variante proposée par rapport à celle que nous avons définie dans le dossier du maître d'ouvrage, cette dernière, en passant par Florange, prévoit un élargissement de l'A30 à 2x3 voies sur environ 4,5 km et un tracé neuf dans Florange sur 5,5 km. L'alternative proposée passant par Hayange, consisterait en un élargissement de l'A30 sur 9 km et un tracé neuf d'environ 4,5 km, sachant que sur les 5 km supplémentaires sur l'A30, il y a 3 échangeurs à reprendre.

Pour vous illustrer comment nous avons envisagé cette alternative par rapport aux propositions qui nous ont été faites, la carte ici projetée représente les quelques éléments que nous avons identifiés. Tout d'abord, il faut savoir que la liaison doit nécessairement permettre un mouvement ouest – nord de l'A30 jusqu'à l'A31, qui aujourd'hui n'existe pas. Ce mouvement-là, sur le secteur de l'échangeur de Hayange, est assez difficile parce que nous avons une zone urbanisée et également une zone pentue. Ensuite, l'alternative se poursuit par un viaduc, au-dessus de l'usine, dans la vallée, passe à côté d'une zone urbaine et traverse ensuite la forêt domaniale de Florange pour rejoindre l'échangeur de l'étoile sur l'A31. Pour revenir un peu plus précisément, par rapport au nœud autoroutier sur l'A30, celui-ci devra permettre le mouvement ouest – nord. Nous avons identifié comme contraintes une topographie assez difficile au sud et une urbanisation dense au nord. Le risque, à mesurer et à apprécier, est que la desserte d'Hayange ne puisse plus être assurée avec un renvoi sur les échangeurs les plus proches où ce qui chargerait le réseau secondaire. Cela est sans certitude.

Ensuite, il y a la traversée de la vallée. Nous avons fait de notre mieux pour essayer de visualiser quelque chose en fonction de cette variante proposée. Évidemment, la création d'un viaduc. Celui-ci serait de grande longueur, un peu plus de 1 km, avec des nuisances sonores qui sont tout de même difficiles à atténuer puisque justement la circulation est en hauteur. Avec l'implantation dans un secteur urbanisé. À titre d'illustration, il faut positionner les piles qui soutiennent l'ouvrage dans la vallée, avec évidemment un impact sur le paysage important du fait de la covisibilité sur l'ensemble de la vallée.

Rapidement, les enjeux environnementaux. Des nuisances pour les riverains, une traversée de la forêt domaniale de Florange et des effets sur le paysage importants avec également quelques enjeux sur les monuments historiques, à titre d'illustration le château de Wendel.

Comme je vous l'indiquais en préambule, une première simulation de trafic a été effectuée et celle-ci montre que cette variante aurait une fonctionnalité comparable avec celle passant par Florange, la différence estimée étant d'environ 8 000 véhicules/jour en moins par cette alternative, cela permet tout de même de soulager significativement la traversée de Thionville, comme vous le voyez sur les chiffres. Thionville aurait -21 000 à -27 000 véhicules/jour par l'alternative d'Hayange et -25 000 à -29 000 véhicules par jour par Florange. Donc, c'est un gain significatif dans les deux cas. Et pour rappel, sans la liaison A30 – A31 nord, quelle qu'elle soit, le trafic dans Thionville serait de 95 000 véhicules/jour. Par contre, sur le réseau secondaire, les effets sont un peu plus défavorables, même sans prendre en compte les difficultés, les dessertes d'Hayange.

Pour conclure sur cette première analyse sur cette alternative, celle-ci possède des contraintes importantes, avec la réalisation d'un viaduc au-dessus d'une vallée urbanisée, d'un nœud autoroutier avec des emprises contraintes et la traversée notamment de la forêt domaniale de Florange.

Tous ces éléments sont issus de la fiche qui est mise à disposition. Je pense que vous avez sans doute dû la récupérer soit sur internet, soit à l'entrée de la salle. Je vous remercie pour votre attention.



Michel MORIN, président de la CPDP

Merci M. LETROUBLON. Je donne la parole à la salle pour une quinzaine de minutes. Qui souhaite la prendre ?

Roland SEBBEN, Collectif Non à la traversée de Florange par l'A31 bis

Bonjour. Je m'appelle Roland SEBBEN. Je fais partie du Collectif de Florange. Nous sommes habitants de Florange et nous faisons partie du collectif « Non à la traversée de Florange par l'A31 bis ». Et nous avons déjà récolté plus de 800 signatures de familles concernées qui sont gênées par le passage de cette 2x2 voies. Nous ne sommes pas contre le projet de l'A31 bis avec le passage à 3 voies, mais il faudrait d'abord étudier toutes les alternatives, comme vous l'avez cité sur ce tableau : transport en commun, covoiturage, augmentation des parkings, TER, transport fluvial et ferroutage. Et il faudrait réserver cette 3^e voie uniquement pour ces moyens-là. Mais en aucun cas, nous ne voulons de cette 2x2 voies qui couperait Florange en 2 et qui passerait à 50 m de nos maisons. Aucune concertation ni débat n'ont été faits avec les Florangeois au départ. La municipalité de Florange est de notre côté, mais nous sommes apolitiques et ne voulons pas être gênés par le passage de cette 2x2 voies. Où j'habite par exemple, la 2x2 voies passera à 50 m entre ma maison et l'étang qui est derrière moi. Elle passera devant une école maternelle. Elle passera devant un collège et devant un projet de futur lotissement à 100 m. Voilà tout ce que j'ai à dire.

(Applaudissements)

Michel MORIN, président de la CPDP

Merci. La DREAL souhaite-t-elle réagir ? M. MEUNIER ?

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint, DREAL Lorraine

Vous avez rappelé les questions de l'intérêt d'évoquer les autres modes complémentaires avant d'envisager le développement d'une infrastructure routière, comme l'a présenté Yann LETROUBLON en introduction. Il y a eu une étude de l'ensemble des autres modes et voir ce qu'ils pouvaient apporter aux besoins de mobilité sur le territoire. Vous avez cité le ferroutage. Je rappelle les chiffres mentionnés tout à l'heure. Il y a l'autoroute Bettembourg – Perpignan qui passera de 4 à 6 allers-retours, sachant qu'à la réunion de Thionville, la SNCF Réseau a clairement explicité que les contraintes ne permettent pas d'envisager d'aller au-delà de cette fréquence. Cette fréquence de 6 allers-retours par jour a été prise en compte dans le cadre du projet. C'est en rappelant qu'aujourd'hui l'autoroute ferroviaire, c'est 65 000 poids lourds par an. Et sur l'A31 bis, c'est 10 000 par jour. Nous avons évoqué le fluvial. Comme l'a mentionné Yann LETROUBLON, nous avons pris en compte le développement des plateformes multimodales, plateformes sur Frouard, sur Metz et sur Thionville. Nous avons rappelé qu'à ce stade aujourd'hui nous avons un trafic annuel de 5 000 containers, alors que dans notre projet nous avons pris en compte ce potentiel de développement, avec des hypothèses de 50 000 à 100 000 containers transportés. Sur la partie transport de voyageurs, pour citer quelques exemples, sur le TER, il y a une étude qui a été réalisée, non pas par la DREAL, mais par le Conseil régional, sur la demande potentielle. Et dans un scénario volontariste qui prend des hypothèses sur la re-densification autour des gares, l'augmentation très forte du carburant, nous avons un doublement de la demande. C'est cette hypothèse de doublement de la demande que nous avons reprise dans nos études. Si nous la considérons sur le trajet sur lequel le TER a le plus d'attractivité, donc Thionville – Luxembourg, le doublement de cette demande correspond à une baisse de 10 000 véhicules sur l'A31, alors que dans le même temps il faut rappeler qu'aux mêmes horizons il est prévu une augmentation de 30 000 frontaliers. Nous avons pris en compte, comme c'était mentionné, un fort développement du covoiturage. D'ailleurs, nous pouvons rappeler que nous étudions dans le cadre de l'élargissement une exploitation multimodale au nord de Thionville, qui vise justement à favoriser le covoiturage et les bus. Alors que nous avons aujourd'hui un niveau de pratique d'à peu près 5 % des déplacements, nous avons pris en compte un passage à 15 %. Les bus routiers, je l'évoquais, avec l'exploitation multimodale, le but est de les favoriser. Je dirais qu'aujourd'hui c'est bien dans une logique de complémentarité avec les autres modes que le projet a été développé et malgré la prise en compte d'hypothèses



volontaristes, nous voyons bien sur les trafics résiduels les besoins de déplacement résiduels non satisfaits par ces autres modes justifient de la réalisation d'une infrastructure, puisque, comme évoqué dans le dossier, nous constatons une saturation grandissante du réseau autoroutier.

Ensuite, sur l'aménagement dans Florange, comme le maître d'ouvrage envisage dans sa solution de réutiliser un emplacement réservé dans le document d'urbanisme de la commune, cela veut dire qu'il a été identifié depuis de nombreuses années le fait qu'une infrastructure pourrait emprunter ce passage. Les enjeux que vous avez mentionnés avec école, riverains, sont bien identifiés et connus. C'est pour cela que nous avons mentionné dans le dossier que seront envisagées, lorsque nous en serons au stade du tracé, si la décision est prise et poursuivie, des mesures qui permettent d'atténuer les impacts : mise en déblais, réalisation de protections. C'est pour cela aussi que nous avons mentionné la possibilité de réaliser une tranchée couverte qui permet de rétablir des continuités entre les différentes parties de la ville.

Michel MORIN, président de la CPDP

Juste un mot pour vous dire que tout à l'heure, puisque vous parliez de l'offre de transport autre que l'offre routière, la commission dès le début a pensé que c'était un enjeu très important. Elle a donc réuni un atelier citoyen qui s'est réuni à Thionville et nous aurons tout à l'heure la restitution de cet atelier par Mme Sandrine MARX, comme je vous le disais, puisque c'est une question vraiment très importante.

Monsieur ?

Jacques MARÉCHAL, responsable départemental du parti communiste

Bonsoir. Jacques MARÉCHAL. Je suis le responsable départemental du parti communiste. Je resterai dans le délai des 3 minutes. Je voulais faire une remarque d'abord un peu en mémoire de ce qui s'est passé aujourd'hui. Les personnels hospitaliers ont manifesté. Les hôpitaux français sont saturés et pourtant nous ne construisons pas d'hôpitaux supplémentaires. C'était pour le clin d'œil à mes camarades syndicalistes.

S'agissant du débat public, je ferai une remarque sur son aspect sociétal. Le gouvernement français organise cette année la 21^e conférence sur le réchauffement climatique. Et dans le document débat public, pas une fois la référence pourtant citée presque tous les jours par les plus hautes instances de l'État sur l'organisation de ce réchauffement climatique n'est citée. Donc, nous avons en face de nous un gouvernement qui dit qu'il faut lutter contre le réchauffement climatique et, en même temps, s'agissant des transports il raisonne avec les mêmes logiciens datant de la génération de Pompidou. Je regrette pour ma part que cette question-là soit totalement ignorée, car il en va de l'avenir de la planète. Les transports sont le premier secteur qui contribue au réchauffement climatique. Et parmi les transports, je crois que 90 % de la contribution au réchauffement climatique vient de la route et de l'autoroutier. Comment aujourd'hui les pouvoirs publics, dans l'urgence climatique qui intéresse le devenir même de l'humanité, peuvent-ils ignorer cette question qui est structurelle du point de vue à la fois du mode de développement, mais aussi du mode du transport qui organise le mode de développement économique. Moi, je considère que de ce point de vue là, il y a urgence à travailler réellement les solutions alternatives, à la fois non seulement pour organiser le droit au transport, l'échange des marchandises, mais aussi en premier lieu pour assurer aux générations futures la possibilité de vivre dans un pays et dans une planète digne de ce nom.

Je ne parlerai pas du reste. En tant que militant communiste, en tant que père de famille et en tant qu'habitant de cette planète bleue, je souhaite pour ma part que le gouvernement, enfin, fasse ce qu'il dit s'agissant du réchauffement climatique et qu'il fasse le nécessaire pour engager et favoriser réellement les alternatives au tout autoroute.

Michel MORIN, président de la CPDP

Ce sera transmis au gouvernement par nos soins. Ce que je peux dire tout de même, c'est deux choses. D'abord, je rappelle que la Commission, pour ce qui la concerne, qui n'a rien à voir avec le gouvernement, a fait un atelier et une réunion publique spécifique sur les autres offres de transport que le transport routier. La Commission l'a donc pris en compte et vous



en aurez tout à l'heure l'illustration. La deuxième chose que je voudrais dire est que vous trouverez sur le site internet, parce que cela vient des gouvernements qui l'exigent, le bilan carbone de la construction du projet. D'ailleurs, vous pouvez peut-être en dire un mot si vous le voulez.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint, DREAL Lorraine

En complément de ce que j'exposais tout à l'heure sur la prise en compte des autres modes, pour ne pas répéter et puisque nous le réévoquerons également dans la restitution de l'atelier, je préciserai juste qu'à titre d'illustration, entre 2000 et 2015, nous comptons plus de 1 milliard d'investissements qui ont été réalisés en Lorraine sur les autres modes, dont une partie accompagnée par des subventions de l'État et que nous avons recensé sur la période 2015-2020 320 millions d'euros d'investissements dans les autres modes. Là encore, accompagné en partie par des subventions de l'État, notamment au travers du CPER, tout cela sans compter les contributions publiques versées par les différentes autorités organisatrices pour participer à l'exploitation de ces modes. Là, je mentionne uniquement des chiffres en termes d'investissement. Et sur le CO², je laisserai la parole à Yann LETROUBLON.

Yann LETROUBLON, Chef de projet, DREAL Lorraine

Merci. Juste un point sur les gaz à effet de serre. Ce n'est pas une problématique qui est oubliée, loin de là. Nous le prenons bien en compte. D'ailleurs, un bilan carbone est disponible sur le site internet du débat public, sur lequel nous montrons justement comment cette problématique est prise en compte dans le projet. Et les conclusions d'ailleurs de ce bilan carbone effectué selon la méthodologie de l'agence de l'ADEME met en évidence que le projet n'a pas d'effet sur les émissions de gaz à effet de serre, qu'il soit réalisé ou non, tout simplement parce que la quantité de déplacement n'augmente pas avec la réalisation du projet. Et le carbone émis par la phase de construction est négligeable par rapport aux émissions des véhicules qui circulent sur l'autoroute. Un autre point est également l'évolution des véhicules qui est tout de même très nettement encourageante sur ces questions-là, notamment avec les normes qui se mettent en place avec des véhicules qui consomment beaucoup moins de carburant et donc qui émettent moins de gaz à effet de serre. Et également les véhicules électriques qui vont, je l'espère, pénétrer.

Michel MORIN, président de la CPDP

Vous aurez la parole, Monsieur. D'abord, Monsieur ici.

Jean-Pierre LUCAS

Merci M. le Président. Jean-Pierre LUCAS, chef d'entreprise et, il y a 12 ou 13 ans, fondateur d'une association pour le développement des infrastructures en Lorraine, en liaison avec les organisations patronales. Ce que je voudrais dire, c'est que lors de la première réunion du débat public d'il y a 10 ans ou 15 ans, le projet avait été repoussé parce que le projet présenté ressemblait à ce que l'on avait appelé à l'époque un « plat de nouilles ». C'est-à-dire qu'il n'y avait pas de propositions de trajet et tout le monde pouvait être mécontent. Aujourd'hui, vous nous proposez un projet qui me paraît convenable parce qu'il y a un projet, quelque chose qui est proposé, qui est prévenu. Et ce qui est absolument important pour nous, c'est que cet élargissement de l'autoroute se fasse le plus vite possible. Le développement économique de notre territoire nécessite cela. Si la thrombose de l'autoroute A31 se poursuit ou s'amplifie, le trafic passera, mais ne passera plus par la Lorraine. Il passera par la Champagne ou par l'Alsace, mais nous aurons manqué quelque chose. En même temps, dans nos entreprises, nos salariés utilisent énormément le sillon nord – sud et tout ce qui permettra à nos salariés de se déplacer facilement, de venir dans leurs entreprises facilement sera pris pour un développement futur. Et en même temps, la concurrence des pays étrangers est prégnante et continuelle. Si nous ne développons pas le passage par la Lorraine, cela ira dans les pays étrangers, par l'Allemagne, et c'est quelque chose que, à tout instant, nous devons garder en compte. Nous souhaitons réellement que ce projet prenne forme et que les travaux démarrent le plus vite possible.



Michel MORIN, président de la CPDP

Merci. Monsieur ? Et après, Monsieur.

Antonio DI MATTIA

Bonjour. Je suis Antonio DI MATTIA et je fais partie du Collectif de Florange. Les conditions alternatives que la DREAL a posées, à mon avis, engendrent déjà... les positions que vous aviez envisagées, c'est-à-dire la voie ferrée, la Moselle, l'élargissement de l'autoroute, apparemment ne donneraient pas satisfaction. Nous, nous ne voulons pas que l'autoroute traverse Florange. Donc, c'est à vous à ce moment-là de trouver des solutions alternatives. Nous, nous avons proposé ce que nous sommes en mesure de proposer. Nous n'avons pas d'autres choses à proposer. Maintenant, c'est à vous de les trouver. Mais nous ne voulons pas que cette autoroute traverse Florange. Si cela passait devant chez vous, mes chers Messieurs, que diriez-vous ?

Maintenant, il y a une autre solution. Pour les camions qui vont vers le nord de l'Europe, nous pouvons les dévier à l'échangeur de Richemont, via Longwy et qu'ils arrivent en Belgique. Et lorsqu'ils descendent de Belgique, ils descendent par Longwy et viennent à Richemont. Donc, il y a tout le transport là qui a été gagné, en laissant évidemment la liberté aux camions qui vont desservir le Luxembourg d'utiliser l'autoroute.

Maintenant, il y a une autre chose. L'autoroute A31 n'est pas une autoroute, comme j'entends dire, qui est bouchonnée. Moi, je la prends souvent. Elle bouchonne deux fois par jour, le matin et le soir, à cause des frontaliers. Cela représente à peu près 1 h 30 le matin, 1 h 30 le soir, 3 h. Mais je pense que nous pouvons trouver des solutions pour 3 h de temps à la place de couper une ville en deux. D'où sortons-nous ? Couper une ville en deux ! D'où sortons-nous ? Nous avons travaillé une vie pour avoir une maison, mes chers Messieurs. Maintenant que nous faisons payer la taxe à ces camions, parce que l'année prochaine il y aura plus de camions en Moselle parce que si l'Allemagne fait payer la taxe, les camions viendront chez nous. Voilà, c'est tout.

(Applaudissements)

Michel MORIN, président de la CPDP

Réponse de la DREAL ?

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint, DREAL Lorraine

Vous avez évoqué plusieurs aspects. Sur la capacité de l'A30 à constituer une alternative à l'A31 bis, et donc à pouvoir capter les trafics de transit et permettre d'éviter d'envisager l'élargissement, nous avons conduit une analyse particulière de ce scénario qui a fait l'objet d'une fiche qui a été publiée sur le site et dont les conclusions – je ne vous la représenterai pas dans le détail, mais vous pourrez la trouver sur le site – montrent que l'A30 n'est pas suffisante en tant que tel, même aménagée, même mise à 2x2 voies, pour capter un trafic significatif qui permettrait de soulager l'A31, surtout que, comme vous l'avez rappelé, au nord de Thionville, l'essentiel des trafics sont des trafics d'échange avec le Luxembourg au vu de son attractivité économique.

Sur la congestion, je me permets juste de m'inscrire en faux par rapport à ce que vous dites en disant que les seuls problèmes rencontrés se limitent le matin au nord de Thionville. Nous avons un recensement des différentes conditions de circulation. Nous les avons aussi projetées. Elles sont présentées dans le cadre du dossier. Elles montrent que la saturation se développera sur un nombre important de sections qui ne se limitent pas au nord de Thionville. Nous pouvons ensuite rappeler que les niveaux de trafic sur l'A31 actuelle font que l'infrastructure est instable. Si bien que nous constatons qu'un certain nombre d'incidents, même mineurs, génèrent des ralentissements et des bouchons. En 2013, de mémoire, je crois que la DIR Est, qui est l'exploitant de l'infrastructure, a recensé plus de 3 700 incidents en un an.



Ensuite, sur l'insertion urbaine, je redirai que, comme il a été dit tout à l'heure, il est envisagé de pouvoir réaliser une tranchée couverte qui permet de restaurer les continuités et donc d'éviter, dans une certaine mesure, l'effet de coupure de l'infrastructure.

Michel MORIN, président de la CPDP

D'abord une question là-bas. Ensuite, Madame. Après, Monsieur là-bas.

Claude BERTSCH, Président du Collectif d'information sur le traitement des déchets

Bonjour. Claude BERTSCH, le président du Collectif d'information sur le traitement des déchets. Par rapport à la création sur le tronçon existant de l'A31 non payante, une taxe poids lourds en transit doit être remise à l'ordre du jour, les portiques étant installés. Ou comme l'Allemagne – nous l'avons dit tout à l'heure – qui vient de la mettre en place pour leurs nationales et autoroutes, une vignette à partir de 2016. Ce financement permettrait de mettre à niveau la maîtrise environnementale de l'A31 existante, bassins de rétention, passages avifaunes et en œuvre des portions à 2x3 voies là où elles sont les plus appropriées, entre Augny et Dieulouard et Nancy – Toul, avec un moindre impact environnemental, et de programmer également d'autres alternatives à la voiture. Par exemple, pour l'agglomération messine, de nouvelles haltes TER sur la zone Acti Sud et les anciens ateliers SNCF de Montigny-lès-Metz où de nombreux usagers pourraient se rendre à leur travail ou au centre-ville. Pour la problématique de la desserte luxembourgeoise, il est nécessaire de coordonner des solutions à mettre en œuvre en commun avec le Luxembourg, puisque de notre côté, sur les pôles où il y a le plus d'emplois, des dessertes ferroviaires, tram et gares, sont préconisés et renforcés. Les tronçons de contournement, dont celui Toul – Dieulouard, ne sont pas concevables et inutiles : destructeurs des milieux naturels, perte de terres agricoles et imperméabilisation des sols. Pour celui sous concession, il est certain que les véhicules en transit préféreront utiliser la portion de l'A31 gratuite. Nous avons un bon exemple avec la Nationale 4, utilisée pour une majorité de poids lourds, à la place de prendre l'autoroute A4. Dans le contexte nécessaire de préservation de notre environnement, ainsi que la conférence mondiale sur le climat, COP 21, le projet de l'A31 bis n'est pas recevable tel qu'il est proposé et contraire à tous les problèmes posés sur les transports et sur le changement climatique. Merci.

(Applaudissements)

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint, DREAL Lorraine

Juste pour apporter une précision aussi par rapport à un point qui avait été évoqué par l'intervenant précédent. La taxe poids lourds en Allemagne est déjà en place. C'est le projet de 2016 qui est aujourd'hui ajourné par les autorités allemandes et qui concernait l'ensemble des véhicules. Le constat par rapport à cette taxe poids lourds mise en Allemagne est qu'elle n'a pas engendré de report de trafic jusque dans le sillon lorrain. C'était un point que je souhaitais préciser.

Par rapport à votre intervention, sur l'attractivité du barreau Toul – Dieulouard, là encore nous avons produit une fiche particulière pour justifier de son attractivité. Et le Président de la Commission particulière du débat public nous a indiqué en introduction qu'il était envisagé une contre-expertise sur les éléments que nous avons produits pour justifier de cette attractivité.

Michel MORIN, président de la CPDP

Madame ?

Nadine MENZIN



Bonsoir. Nadine MENZIN. Je suis une simple citoyenne de Florange, habitant dans cette ville-là depuis plus de 40 ans. Je viens ici non pas vous parler comme mes collègues vous ont parlé de tous ces problèmes techniques. Moi, je vous parle en tant que simple citoyenne. Nous avons construit nos maisons. Nous avons trimé toute notre vie pour pouvoir nous payer une petite maison. Et vous, vous allez nous mettre l'autoroute dans le jardin, sous le balcon ! Vous allez couper notre belle ville en deux. Nous avons assez souffert. Florange a assez souffert comme cela. Maintenant, il y en a ras-le-bol. Nous voulons la paix. Donc, laissez Florange tranquille ! Nous vous avons proposé énormément de solutions. Il y a des solutions. Il ne faut pas être buté sur un projet. Il faut regarder ailleurs. De la place, il y en a ! Laissez notre ville tranquille, laissez nos concitoyens tranquilles ! C'est tout ce que nous vous demandons. Maintenant, nous voulons panser nos plaies par rapport à tout ce que nous avons vécu. Nous n'en voulons pas plus. Nous voulons vivre tranquilles, sans cette autoroute qui va nous couper en deux et passer littéralement dans nos jardins ou sous nos balcons. Parce que là, nous en avons marre et nous sommes en colère. Et là, je parle vraiment au nom de tous mes voisins. Merci.

(Applaudissements)

Michel MORIN, président de la CPDP

Merci Madame. J'avais une question, en bas, là.

Denis JACQUAT, Député de Metz et conseiller départemental

Bonsoir. Denis JACQUAT, je suis député de Metz, de ce secteur. Et ma deuxième casquette, avec Nathalie COLIN OESTERLE, qui est assise à côté de moi, nous sommes tous les deux des conseillers départementaux de ce secteur. Sur ce secteur, il y a le contournement sud-est de Metz, qui est totalement dans ma circonscription, et c'est une grande partie de canton. Et lors de la réunion initiale, ici même, j'avais attiré votre attention sur le fait qu'actuellement les populations, aussi bien de La Grange-aux-Bois, de Marly et même sur l'A31 celle de Marieulles, étaient victimes de nuisances sonores de plus en plus importantes. À partir du moment où il va y avoir interdiction de circulation des poids lourds entre la Croix de Hauconcourt et Faily, il est évident qu'il y aura un report de circulation sur ce contournement sud-est de Metz qui, au départ, avait été voulu par Jean-Marie RAUSCH pour une desserte inter quartiers. Donc, ce que je vous avais indiqué la dernière fois, ce que j'avais demandé au nom des populations de ce secteur, c'est que des protections sonores soient mises en place à ce propos et qu'elles soient mises en place avant tous travaux effectués, car comme je vous l'avais indiqué, que ce soit pour les pénétrantes, celles à l'est de Metz, que ce soit pour le site propre, contournement sud-est de Metz ou même dans le cadre de la construction de la ligne LGV est, chaque fois que l'on nous a promis des protections sonores, elles n'ont jamais été mises en place. Alors, ce que je voudrais pour une fois, ce serait le contraire. Oui, nous comprenons très bien que nous voulons une fluidité dans la circulation. Mais ce que nous voulons surtout, c'est que nos populations, sans jouer avec les problèmes de Florange tout à l'heure, vivent dans la tranquillité. La réponse technique qui m'avait été donnée la dernière fois par une des personnes à la tribune ici même était la réponse que j'avais provoquée. C'était de dire que les techniciens d'une façon générale, lorsqu'ils parlent d'une nuisance sonore, parlent toujours de nuisances moyennes. Or, ne l'oubliez pas, ce sont les pics d'impacts qui embêtent les populations. Merci de m'avoir écouté.

Michel MORIN, président de la CPDP

Réponse de la DREAL sur ce point ?

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint, DREAL Lorraine

Sur la prise en compte des nuisances sonores, en effet je ne peux que confirmer que la réglementation prend en compte des valeurs moyennes qui sont représentatives de l'impact des nuisances sur des périodes prédéfinies. En effet, il s'agit de valeurs moyennes et pas de pics.



En ce qui concerne les nuisances sonores, je peux confirmer ce qui a été écrit dans une fiche en réponse à une question qui a été posée par une personne concernée par ce tracé sud-est, la RN 431. À notre connaissance aujourd'hui, il n'y a pas de points noirs bruit recensés le long de la RN 431. Néanmoins, notre connaissance peut être imparfaite. Nous avons invité les personnes qui estiment être impactées en ayant des nuisances sonores à nous faire connaître exactement la localisation de ce point pour que puisse être vérifié s'il y a ou pas impact. Et aujourd'hui, nous savons que le long de cette voie il y a une situation où un certain nombre de personnes ont construit après la réalisation d'infrastructure, si bien que la protection est de leur responsabilité et que, malheureusement, les aménagements nécessaires n'ont pas été réalisés par l'aménageur.

Michel MORIN, président de la CPDP

M. MEUNIER, pouvez-vous nous préciser ce que vous appelez un point noir de bruit ? Parce que je pense que c'est une réglementation, mais tout le monde n'est pas forcément au courant. Moi le premier d'ailleurs.

Yann LETROUBLON, Chef de projet, DREAL Lorraine

Un point noir de bruit est un secteur dans lequel il y a des nuisances sonores avérées, soit par rapport à la nature des établissements, donc des établissements dits sensibles pour lesquels il y a un certain seuil, ou pour les habitations, pour lesquelles il y a d'autres seuils qui permettent de définir ce que nous appelons les points noirs du bruit, pour lesquels les aménageurs, que ce soit d'infrastructure ou autre, ont l'obligation de les baisser jusqu'à ce que ceux-ci soit inférieurs aux seuils réglementaires imposés.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint, DREAL Lorraine

Juste pour compléter, vous avez évoqué que le projet générera un report de trafic sur cet axe. Là encore, la réglementation prévoit que si le trafic supplémentaire apporté par l'aménagement significatif réalisé par l'État génère une augmentation de bruit de plus de 2 décibels, nous avons l'obligation de mettre en place des protections vis-à-vis des riverains.

Denis JACQUAT, Député de Metz et conseiller départemental

Je suis tout de même très étonné, parce qu'il y a des associations aussi bien sur La Grange-aux-Bois, aussi bien sur Marly, avec pignon sur rue, qui en son temps, avec la préfecture de la Moselle, ont eu des réunions, des discussions, des comptes-rendus. Des études sonores ont même été effectuées à certains moments. Dans la réponse, je ne suis pas satisfait de ce type de réponse parce que je trouve – vous m'excuserez, Monsieur – une langue de bois totale. Parce que ce langage que vous avez tenu est celui que nous avons entendu il y a 15 ou 20 ans. Et ne vous étonnez pas, là je suis un homme politique, que des partis extrêmes apparaîtront parce qu'ils auront été déçus par ce qu'il se passe. Et là, dans ce cas particulier, je traduis la réponse que vous avez faite par le fait que rien ne sera fait. Or, vous avez dans les tiroirs de la préfecture toutes les études, toutes les remarques qui ont été faites à ce propos.

(Applaudissements)

Yann LETROUBLON, Chef de projet, DREAL Lorraine

Vous faites notamment référence à Marly. Effectivement, il y a des mesures qui ont été effectuées en 2007. Nous avons donc regardé les points concernés. En 2007, les mesures de bruit étaient nettement inférieures au seuil réglementaire. Toujours dans le respect de la réglementation actuelle où ce sont des seuils moyens, c'est pour cela que nous ne les identifions pas d'un point de vue réglementaire comme des points noirs de bruit.

Michel MORIN, président de la CPDP

Monsieur, ici.



Guy CAMBIANICA, adjoint au Maire de Metz

Guy CAMBIANICA, conseiller municipal de Metz. D'abord, une question en forme de clin d'œil. La Lorraine a réalisé une très importante autoroute, qui est une autoroute numérique. Pendant longtemps, ce n'était qu'une infrastructure qui ne servait à rien, parce qu'il n'y avait pas d'entrées et de sorties. Aujourd'hui, la Lorraine vient d'obtenir le label *French Tech* en reconnaissance du foisonnement des initiatives, des *start-ups*, qui sont prêtes à se brancher sur l'autoroute numérique. Mais il n'y a toujours pas d'infrastructures pour brancher ces *start-ups* sur l'autoroute numérique. Ou pas suffisamment. Vous vous demanderez où cela me mène.

Cela me mène à cette autoroute sur laquelle je souhaiterais que nous ayons un éclairage très particulier, notamment autour de Metz, sur le profit que pourront tirer les habitants de cette autoroute qui passera à proximité. Je donne deux exemples. Aujourd'hui, nous avons un pont mixte qui est complètement hors d'âge, saturé, qui génère un bouchon invraisemblable tous les jours sur la ville de Metz. Et à ce jour, nous n'avons pas entendu parler d'interventions possibles de l'État. Et c'est un raccordement direct sur l'A31.

Deuxième problème, c'est que sur le contournement sud-est, nous avons un certain nombre de communes qui se sont agrandies, qui ont évolué, y compris dans les quartiers de Metz, de populations qui empruntent très largement les réseaux secondaires qui ne sont pas faits pour cela, et pour lequel il manque une entrée et une sortie sur l'infrastructure existante. D'autant plus sur l'infrastructure de demain qui générera des flux plus importants. Pouvez-vous nous éclairer sur ce sujet-là ?

Enfin, deux remarques. Peut-être me corrigerez-vous. Lorsque vous parlez des liaisons ferrées de transport de marchandises nord – sud, j'ai toujours entendu parler de 10 liaisons concédées par Réseau Ferré de France, et non pas de 6. Les 6 étant celles qui étaient concédées uniquement au Luxembourg, 4 étant normalement dévolues, éventuellement à des demandes françaises. Peut-être que je me trompe. Et le deuxième, c'est que depuis de nombreuses années, pour ne pas dire depuis la nuit des temps, il y a eu des études réalisées par Réseau Ferré de France pour faire une liaison rapide entre les métropoles lorraines et le Luxembourg, c'est-à-dire Épinal – Nancy – Metz – Luxembourg, permettant de soulager le sillon lorrain, permettant une liaison extrêmement rapide entre ces capitales régionales et permettant également de soulager sur certains points par un déroutement des transports de marchandises et en plus la desserte de l'aéroport et de la gare de Louvigny existante. Pouvez-vous nous en parler ou pouvez-vous le prendre en compte pour évaluer ce que cela permettrait de faire par rapport à la fréquentation de cette A31 ? Merci.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint, DREAL Lorraine

Sur la fonctionnalité de la RN 431, aujourd'hui et demain, nous constatons en effet que l'essentiel des trafics qui l'empruntent sont des trafics locaux, des trafics de desserte liés aux points d'intérêt de génération de trafics proches de cette route, que ce soit de l'habitat ou d'autres équipements de type hospitalier. Nous avons notamment l'installation de plusieurs équipements hospitaliers sur cette route. Aujourd'hui, le projet n'est pas générateur de trafic. Le projet est utilisé par les utilisateurs existants. Par contre, après, il y a sans doute des enjeux de desserte interne à l'agglomération de Metz pour lesquels la responsabilité appartient à l'agglomération et pour lesquels le projet ne peut pas se substituer. De même que sur les voiries qui accèdent à l'infrastructure, c'est au gestionnaire de ces voiries d'en assurer l'entretien.

La chose qui a été mentionnée lors de précédentes réunions, c'est que par contre, là où il y avait des dysfonctionnements sur des échangeurs, nous conduirions des réflexions pour en améliorer le fonctionnement. Là encore, en partenariat avec les gestionnaires des infrastructures concernées, sachant que dans un aménagement d'échangeur, il y a bien sûr la route nationale autoroutière ou route qui est concernée, mais aussi les infrastructures qui s'y raccordent, que ce soit des routes départementales ou des routes communales. À ce stade, au vu du fonctionnement, il n'est en effet prévu aucun échangeur supplémentaire sur la rocade de Metz.

En ce qui concerne les liaisons ferrées, je ne me substituerai pas à SNCF Réseau. Je rappellerai juste ce qui a été mentionné à la réunion de Thionville, que vous pourrez retrouver dans le *verbatim*, où les représentants de SNCF Réseau ont expliqué qu'il n'était pas envisageable, au vu de la congestion du réseau, notamment dans le sillon rhodanien, d'envisager plus que 6 allers-retours pour le ferroutage.



S'agissant d'une liaison express ferroviaire, je rappellerai qu'en partenariat entre le Conseil régional, l'État et SNCF Réseau, a été conduite une étude sur la capacité du réseau ferroviaire et sa capacité à « cueillir » les besoins de déplacement identifiés sur le sillon. D'ailleurs, en amont de cette étude de capacité, avait été réalisée l'étude que je mentionnais tout à l'heure par le Conseil régional, qui visait à déterminer quel était le potentiel d'évolution de la demande. Le constat tiré de cette étude dite de capacité, dont le résumé est également mis en ligne sur le site du débat public, c'est qu'il n'y a pas de besoins identifiés de création d'une troisième voie supplémentaire pour répondre aux besoins de trafic. Ont été identifiées deux pistes pour pouvoir répondre aux besoins de déplacement existant dans le sillon lorrain. D'une part l'augmentation des capacités des trains. Notamment, aujourd'hui, sur les sections les plus circulées, nous fonctionnons en unités doubles. Si à terme la demande le nécessitait, nous pourrions envisager des unités triples. Ensuite, le deuxième aspect est la réalisation d'un certain nombre d'investissements qui permettent ces circulations de train, des investissements qui sont réalisés d'une part dans les gares afin de pouvoir accueillir les trains, pouvoir accueillir un certain nombre de circulations supplémentaires. Nous avons déjà des investissements qui sont réalisés. Nous pouvons citer la gare de Metz. D'autres qui continueront, qui sont programmés dans le cadre du futur CPER. Il y a aussi du travail sur ce que nous appelons les nœuds, qui permettent de mieux concilier les mouvements entre fret et passagers. Et là encore, nous avons des investissements programmés aussi bien sur Metz que sur Nancy pour traiter ces problèmes de nœuds ferroviaires.

Michel MORIN, président de la CPDP

Puisque nous avons beaucoup parlé – nous venons encore d'en parler – de l'offre ferroviaire, il est temps maintenant peut-être d'entendre Mme Sandrine MARX qui va nous restituer ce qui a été dit dans le cadre de l'atelier expressément dédié à l'offre complémentaire alternative de transport.

[Intervention hors micro]

Michel MORIN, président de la CPDP

Il faut bien comprendre que la parole est à tout le monde, et pas uniquement à vous, Monsieur. Je vous en prie, Madame.

Sandrine MARX, rapporteur de l'atelier « offre des réseaux de transport et déplacements transfrontaliers »

Bonsoir à toutes, bonsoir à tous. Je vous présente la synthèse de l'atelier qui s'est tenu à Thionville le 11 juin, de 18 h à 21 h, et qui traitait des offres de transport et des déplacements transfrontaliers. La participation à ces deux ateliers était ouverte à tous. Il suffisait de s'y inscrire. Il y avait un atelier sur le financement qui vous sera présenté ultérieurement. 20 places étaient réservées pour des inscriptions en ligne via le site du débat public. Et 20 autres places étaient réservées pour des personnes ayant assisté à une réunion publique.

En amont de l'atelier sur les offres de transport et les déplacements transfrontaliers, les personnes inscrites étaient destinataires par mail d'un certain nombre de documents pour permettre à tous d'avoir le même niveau de connaissance des enjeux du débat thématique. Un dossier leur était également fourni le jour de l'atelier. Ce dossier comprenait notamment une copie des diaporamas présentés lors de la réunion publique de Thionville, par les représentants de SNCF Réseau, de Voies navigables de France et du Grand-Duché de Luxembourg. Lors des travaux en atelier à proprement parler, plusieurs experts pouvaient également intervenir à la demande des participants pour leur apporter des réponses ou des précisions afin de permettre au groupe d'avancer dans sa réflexion.

Au passage, je profite de cette tribune pour saluer l'important travail fourni par les organisateurs de ce débat, à qui hier soir à Nancy on faisait un procès de désinformation du public ou d'informations lacunaires. Je rappelle simplement que sur le site du débat, en dehors du dossier du maître d'ouvrage, nous pouvions trouver, mis à la disposition de tous les citoyens, 11 documents, soit environ 1 000 pages consacrées à l'environnement et 5 documents, soit environ 700 pages qui étaient consacrées aux études de trafic, à la multimodalité et aux offres de transport.



J'en reviens à l'atelier du 11 juin à proprement parler, qui a regroupé 28 participants, majoritairement des hommes qui étaient au nombre de 21, et qui étaient répartis en 4 tables. 3 tables étant consacrées au transport de voyageurs et une dernière au transport de marchandises. En introduction, ce qui ressort nettement de cet atelier, c'est que toutes les personnes présentes ce soir-là, pourtant issues de milieux professionnel, associatif ou institutionnel très divers – il y avait là des riverains, des travailleurs frontaliers, mais aussi des représentants des syndicats mixtes de transport urbain ou de conseils de développement du Grand Nancy et de Thionville Porte de France – s'accordaient au moins sur deux choses. Le projet A31 bis devait aboutir, et ceci dans un délai raisonnable. Cet assentiment au projet, partagé par une large majorité des participants, n'excluait pourtant pas pour eux d'envisager des solutions alternatives à la route, tant pour le transport de voyageurs que pour le transport de fret. Dans leur réflexion, les participants à cet atelier poursuivaient deux objectifs. D'une part, un objectif à long terme, qui est celui de contenir la hausse du trafic, de désengorger l'A31 afin de fluidifier le trafic, mais également dans un souci de développement durable, protection de la qualité de vie des riverains et de l'environnement. D'autre part, ils poursuivaient un objectif à court et moyen terme qui consiste à offrir aux usagers une vraie alternative à la route, notamment pendant la phase des travaux.

Les synthèses produites par les 4 tables ont globalement évoqué de nombreux thèmes en commun. La nécessité de compléter le projet de l'A31 bis, avec le développement ou l'amélioration d'autres modes de transport : des bus transfrontaliers, le covoiturage, le train, le fluvial, voire le monorail. Améliorer l'offre de transport en commun, cela passe par l'augmentation du cadencement, l'augmentation de l'amplitude horaire, l'ouverture de nouvelles lignes de bus, qu'ils soient transfrontaliers, par exemple des bus qui, au départ de la vallée de la Fensch, pourraient rejoindre directement Belval, des navettes gares ou des bus à haut niveau de service afin de faciliter l'accès aux gares. En ce sens, l'ambitieux projet luxembourgeois baptisé Modu, une stratégie globale pour une mobilité durable, qui vise à faciliter l'accès aux 11 pôles d'échange multimodaux à partir des transports en commun, tout en privilégiant les modes de déplacement non polluants, est exemplaire en la matière.

Je voudrais revenir sur l'offre de TER vers le Luxembourg et faire un petit focus dessus. En 2014, l'offre TER propose 4 trains à l'heure de pointe, entre Metz et Thionville et Luxembourg-Ville. Avec une offre non cadencée et des compositions de trains variables allant d'unités simples à éventuellement des unités doubles. En 2016, le cadencement de l'offre TER permettra de faire circuler jusqu'à 6 trains TER par heure de pointe, soit un train toutes les 10 minutes environ. Le nombre de places assises offertes pourra donc passer de 2 700 à 4 000 places assises à l'heure de pointe, soit +50 %. À cette date, les fréquences de desserte vers le Luxembourg augmenteront sur toutes les gares entre Metz et Thionville, mais aussi sur la vallée de l'Orne, avec des correspondances toutes les demi-heures à Hagondange. Et au-delà de Metz, depuis le sillon et l'est mosellan. Cette première augmentation de capacité sera mise en œuvre dès 2016. Les dernières actions nécessaires à la mise en œuvre opérationnelle sont en cours de finalisation. À l'horizon 2020, la réalisation des quais supplémentaires en gare de Luxembourg-Ville pourra permettre de passer à des compositions de matériel roulant en 3 unités accolées, augmentant les capacités. Celles-ci seront alors portées à 6 000 places assises à l'heure de pointe, avec 6 sillons, soit +125 % par rapport à l'offre 2014.

Pour en revenir à l'atelier, les tables ont aussi évoqué le covoiturage qui devra être facilité, éventuellement avec une voie réservée, avec des parkings réservés, avec la mise en place de plateformes de covoiturage, pourquoi pas, pour des groupements d'entreprises ou des bassins de vie afin de permettre aux salariés de s'organiser entre eux pour un covoiturage. Un thème récurrent a également été celui de la limitation ou de la régulation de la circulation par plusieurs moyens. Ont ainsi été évoquées des possibilités de coordination et de régulation du trafic en temps réel, des feux intelligents permettant de réguler l'accès à l'A31 pour certains échangeurs, la limitation du trafic poids lourds aux heures de pointe, ce qui nécessiterait au passage la création d'aires de stockage.

D'autres sujets ont été évoqués par certaines tables : la réutilisation d'anciennes gares et d'anciennes lignes ferroviaires ; la modification de l'organisation du travail pour étaler les flux, ne pas tous circuler aux heures de pointe ; la continuité de la voie poids lourds à la frontière ; ou encore, la possibilité de moduler le nombre de voies pour suivre les mouvements pendulaires du trafic. 4 voies seraient ouvertes vers le Luxembourg le matin et 2 dans le sens inverse. Et inversement le soir. La notion de route intelligente, également, faisant appel aux nouvelles technologies. Au passage, la seule info trafic en temps réel dont peuvent bénéficier les usagers actuellement consiste en des appels téléphoniques d'automobilistes au volant de leur voiture, sur une des autoroutes les plus accidentogènes de France, appels passés à la radio locale qui diffuse ensuite l'information sur ses ondes. Ce qui suppose également que l'automobiliste qui arrive dans un ralentissement quitte la route



des yeux pour rechercher ladite radio. En matière de route intelligente, alors que le sillon lorrain vient d'obtenir le label *French Tech*, nous pourrions sans doute imaginer un service plus efficace et plus sécuritaire que « Radio tam-tam ».

Les participants de la table numéro 4, enfin, qui travaillaient plus spécifiquement sur le transport des marchandises, ont pour leur part réfléchi au moyen de limiter le trafic international sur l'A31 bis en favorisant ainsi le transit local et le déplacement des frontaliers. Pour ce faire, ils ont préconisé dans leur synthèse le fort développement du transport fluvial sur la Moselle, qui exploite moins de la moitié de son potentiel. Les produits qui peuvent être transportés par voie fluviale sont divers. Au-delà des traditionnels granules et céréales, la voie d'eau permet également de transporter des containers, des produits dangereux, des chargements exceptionnels du type pales d'éoliennes, transformateurs EDF, etc. Elle permet également des transports sur courte distance. Cependant, comme il n'y a pas un port devant chaque entreprise, l'offre fluviale génère également un trafic de fret local, à moins d'un renforcement des structures intermodales, fluviales et ferroviaires. Cet atelier thionvillois a donc permis de montrer que les solutions sont nombreuses. Certaines parfois déjà bien engagées, comme le cadencement du TER en 2016, de nouvelles infrastructures fluviales, des projets de plateformes multimodales de Frouard, de Metz, de Nancy et d'autres, sont encore à l'étude avec une mise en place qui pourrait être rapide : des bus à haut niveau de service pour les secteurs de Guénange, de la vallée de la Fensch et de l'Orne, pour permettre un accès facilité à la gare de Thionville, des plateformes de covoiturage pour des groupements d'entreprises ou des bassins de vie, une voie réservée aux transports en commun, des parkings de stockage poids lourds, des plateformes multimodales pour faciliter la liaison ferroviaire et fluviale. Toutes ces initiatives françaises étant complétées par l'ambitieux Luxembourgeois Modu et l'autoroute ferroviaire Bettembourg – Le Boulou, en ce qui concerne le fret.

En conclusion, la position selon laquelle la solution aux problèmes rencontrés sur l'A31 ne peut pas venir du seul projet A31 bis, mais de la complémentarité de tous les modes de transport était partagée ce soir-là par l'ensemble des participants. Les idées foisonnent. Reste maintenant aux pouvoirs publics de s'en saisir pour offrir à la région ACAL un axe de communication nord – sud optimisé, apportant des améliorations à la fois pour ses usagers, quels qu'ils soient (usagers quotidiens, touristes, poids lourds, entreprises, agents de l'autoroute), ainsi que pour ses riverains. Ce projet offre l'opportunité de plancher sur la question de l'offre de transport en ACAL, pour aboutir à des solutions globales en phase avec des objectifs environnementaux et de santé publique. Merci de votre attention.

(Applaudissements)

Michel MORIN, président de la CPDP

Merci Mme MARX. Qui souhaite la parole ? Monsieur, qui l'a demandé depuis longtemps.

David DONNEZ, membre du CESER Lorraine, commission mobilité, intervenant au titre de la CGT

Bonjour. David DONNEZ. Je suis membre du Conseil économique, social et environnemental de Lorraine et je suis à la commission mobilité. J'interviendrai aujourd'hui au titre de la CGT. Pour la CGT Lorraine, il faut regarder ce projet d'autoroute A31 dans le cadre d'une politique globale de transport en Lorraine, avec un concept de multimodalité et de complémentarité des modes, permettant ainsi un report modal de la route, notamment des poids lourds, vers des modes alternatifs que sont le fluvial ou le ferroviaire. C'est un choix politique et de société, et sans nul doute, une bataille citoyenne afin de dégager des potentiels tant ferroviaire que fluvial et sortir enfin ces modes de transport de l'austérité et des régressions d'investissements et de niveaux. Même la SNCF le confirme dans son cahier d'acteur qu'elle a publié.

Dans ce cadre, et notamment par rapport au financement, la CGT exige un quatrième scénario avec un plan de financement public par emprunt d'État, qui serait beaucoup moins onéreux à terme que de verser de nouveaux dividendes alimentés par les péages aux actionnaires des grandes sociétés d'autoroute qui, rappelons-le, ont déjà touché en 7 ans le vrai jackpot du siècle, à hauteur de 7,4 milliards d'euros depuis la privatisation des autoroutes. Bien évidemment, il n'est nulle question pour la CGT de diaboliser les projets routiers, mais bien de les inscrire dans une logique de complémentarité entre les modes. Régénération et augmentation de la capacité, notamment au nord de Thionville, vers la frontière, saturée par des migrations alternantes des frontaliers lors de leurs déplacements domicile – travail, mais également par un fort trafic poids lourds de transit de 15 à 25 % selon les heures de pointe.



Redonner de la force à la maîtrise publique des infrastructures et de leur gestion par le service public routier de l'État, comme c'est le cas actuellement avec la DIR Est. Et faire payer le transport à son juste coût, notamment les transports poids lourds en internalisant les coûts externes engendrés par l'usage des infrastructures : dégradations, nuisances et pollutions, accidentologie, totalement supportés par la collectivité. C'est une nécessité et une priorité pour agir en faveur d'un autre modèle de développement, respectueux de l'environnement et répondant au défi de lutte contre le réchauffement climatique.

Qui plus est, il ne faut surtout pas que le projet de concession et le débat public en cours retardent la réalisation des travaux de mise en sécurité de cette infrastructure et de mise à niveau de sécurité des usagers compte tenu de l'accidentologie élevée sur le tronçon Nancy – Metz. Mais la réponse, comme je vous l'ai dit, ne doit pas être uniquement dans le tout routier et encore moins dans la généralisation des concessions d'autoroute.

Donc, la CGT rejette les trois scénarii fondés sur le postulat de concession réduite ou généralisée à l'itinéraire de l'A31 bis et demande la production d'un 4^e scénario d'investissement en faveur de l'exploitation et de l'entretien routier de la route actuelle, dans le cadre d'un financement public des travaux, ainsi que le développement routier en complémentarité avec les autres moyens de transport alternatifs à la route, pour le transport de voyageurs et de marchandises.

Et je finirai sur le financement en vous demandant de regarder par rapport à un emprunt bancaire de la BPI, voire européen, ou en tirage du fonds d'investissement routier auprès de la Caisse des Dépôts, qui vient d'être décidé par le gouvernement suite au protocole signé avec les sociétés d'autoroute le 9 avril 2015. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Michel MORIN, président de la CPDP

Est-ce que vous voulez réagir ? Mme GAY ?

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

Sur la complémentarité des investissements dans les différents modes de transport, je ne reviendrai pas dessus en détail, cela a déjà été évoqué. Mais c'est vraiment complètement l'esprit du projet et des projets qui sont accompagnés par l'État évidemment, puisque là nous sommes sur le débat sur ce projet routier, si c'est de celui-là dont nous parlons le plus dans le dossier. Néanmoins, cela a été évoqué, nous avons des investissements qui sont accompagnés sur l'ensemble des modes pour développer au maximum l'ensemble des modes. C'est vraiment un élément de fond de la démarche.

Vous avez évoqué la question des poids lourds sur le financement par l'utilisateur, l'utilisateur de l'infrastructure. La logique du péage est dans cette logique de financement par l'utilisateur, pas uniquement poids lourds, parce que le principe du péage est que nous ne pouvons pas cibler une seule catégorie d'utilisateurs. Néanmoins, il y a une variation du niveau de péage entre poids lourds et véhicules légers qui est prévue, correspondant au fait qu'il y a un impact plus fort aussi des poids lourds.

Sur les modes de financement et l'ouverture à la recherche de modes de financement, vous avez évoqué la Commission européenne au financement ou autres. Il n'y a rien de fermé. Mais par rapport à l'équilibre global du projet, il y a bien, entre financement public et financement par l'utilisateur, un équilibre à trouver. Et cet équilibre est connecté au délai de réalisation de l'infrastructure. C'est vraiment cela qui est important dans la conception du projet et dans cet équilibre entre financement public et financement de l'utilisateur, cette connexion avec les délais de réalisation de l'infrastructure.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission nationale du débat public

Merci. Nous prenons la parole suivante. Allez-y.



Gabriel HUMBERT, AGIR FNAUT Lorraine

Je vous remercie de me donner la parole. Gabriel HUMBERT, AGIR FNAUT Lorraine. Mon intervention était par rapport à un diagnostic de l'État, à un constat qui est, à notre sens, complètement faux. Vous dites que c'est inéluctable, la catastrophe va arriver, si nous ne faisons rien nous allons dans le mur. C'est ce que vous disiez il y a 15 ans pour 2015. Aujourd'hui, la situation n'est pas idéale, mais nous arrivons à vivre. Et donc, vous reproposez la catastrophe pour 2030 pour justifier vos aménagements. Nous contestons cela. D'autant plus... pourquoi avons-nous réussi aujourd'hui à avoir une situation qui est honnête tout de même et qui arrive, avec des difficultés, à faire circuler les personnes ? Les chiffres aujourd'hui, lorsque nous regardons page 47 de votre rapport, traduisent une baisse des poids lourds depuis 2001. Aujourd'hui, il n'y a donc plus d'augmentation des poids lourds. Vous présentez des choses comme inéluctables, une augmentation constante. Aujourd'hui, ce n'est plus le cas. Vous dites que si nous ne faisons rien, cela n'ira pas. Aujourd'hui, page 47 de votre rapport, nous voyons qu'effectivement les véhicules légers continuent à augmenter, par contre le poids lourd n'augmente plus, il est en baisse, si je lis bien votre graphique, de 5 % depuis 2001. Donc, nous dirons qu'il est stable. Aujourd'hui, alors que le gouvernement français organise la COP 21, donc veut donner un exemple à la terre entière – et c'est bienvenu, je suis contre le réchauffement climatique – à l'heure où demain Ségolène ROYAL, ministre de l'Écologie, inaugurer la Cité des paysages à Sion, est-ce vraiment la politique que l'État veut faire ? C'est passer dans un parc naturel régional avec Toul – Dieulouard. C'est recouper une agglomération urbaine, l'agglomération thionvilloise, avec une saignée à Florange et à Terville. Nous ne pensons pas que ce soient les solutions.

Aujourd'hui, effectivement, il y a beaucoup de choses qui sont évoquées. C'est très bien et cela va dans le bon sens. Il y a eu un gros travail au niveau des TER. Cela se continue. C'est très bien, il faut continuer. Aujourd'hui, par contre, il y a encore des choses qui ne vont pas du tout. Pour aller de Metz, 100 000 habitants, à une ville qui est à 25 km et qui a 15 000 habitants, dans une agglomération de 70 000, Hayange, vous ne pouvez pas y aller en train. Vous avez 4 trains allers-retours. Vous ne pouvez pas travailler en utilisant le train. Aujourd'hui, entre Metz et Thionville, des villes font plus de 10 000 habitants, comme Maizières-Lès-Metz, qui n'ont pas de bus, pas de bus urbains. Est-ce normal ? Je pense qu'il y a beaucoup de choses à faire avant de traverser les parcs naturels régionaux et casser les agglomérations urbaines.

(Applaudissements)

Emmanuelle GAY, Directrice de la Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Lorraine, DREAL Lorraine

Vous avez évoqué différents modes de transport collectif. Pour le ferroviaire, les objectifs de développement de l'offre TER ont été évoqués et pris en compte dans les analyses. Vous avez évoqué les bus. Là, il y a une question d'autorité organisatrice. Mais je voulais simplement rebondir sur votre propos et sur le fait que, y compris avec le mode routier, nous pouvons travailler et nous déplacer autrement. Dans les réflexions qui sont en cours, nous travaillons sur une recherche d'exploitation multimodale sur la troisième voie sur la section nord, qui est la plus concernée par le domicile – travail, qui peut permettre d'avoir, pour les transports collectifs, pour le covoiturage, davantage encore de fluidité et de transports de ce type. Là aussi, cela peut être une utilisation différente de la route. Dans la restitution de l'atelier, ont été évoqués les enjeux de gestion justement du trafic, d'intégration d'éléments de ce type. C'est vraiment dans cette logique aussi que nous travaillons. Simplement, je voulais évoquer aussi par rapport au sujet poids lourds *versus* VL, qu'il y a un trafic poids lourds important sur cette infrastructure au global, compte tenu de sa place dans l'espace européen. Pour autant, ce n'est pas le trafic poids lourds seul qui génère la congestion que nous connaissons, bien évidemment. Il y a vraiment l'ensemble du trafic qui est à considérer dans son impact et dans les temps de déplacement que connaissent finalement les utilisateurs sur les différentes sections.

Michel MORIN, président de la CPDP

Monsieur ?



Michel HERENCIA, maire de Coincy

Merci de me donner la parole. Je suis Michel HERENCIA. Je suis maire de Coincy. J'ai une réflexion et une question. Commençons par la question. Connaissant bien le contournement de Metz est, si j'ai bien compris, ce projet que je connais mal – je ne suis donc pas réellement compétent pour parler – à la hauteur de l'A4, lorsque l'on prend ce contournement, que l'on va au-dessus de Vallières, Metz, quelqu'un a parlé tout à l'heure de La Grange-aux-Bois, Marly, etc. Est-ce que cette partie, ce tronçon jusqu'à Failly a effectivement été calibré ? Est-ce que ce tronçon remplit toutes les conditions pour recevoir des flots de camions, vous venez encore d'en parler, qui sont relativement importants ? J'ai un peu de doutes et vous allez nous répondre.

Autre chose. Et là, je me tourne vers les personnes de Florange, mais en même temps vers les résidents, vers des administrés qui se trouveront devant ce genre... Une dame, je ne sais pas laquelle, m'a beaucoup touché tout à l'heure. Vous n'êtes pas sans savoir que notre village de Coincy a été touché par un projet gigantesque qui amènera très prochainement des circulations de poids lourds un peu à toute heure et tous les jours. Nous nous sommes battus depuis 2 ans pour avoir des aménagements, puisque le projet était plus ou moins ficelé. Nous n'avions pas trop de possibilités de faire marche arrière. Nous nous sommes donc battus pour avoir des aménagements pour l'environnement, la protection de la ruralité, les nuisances sonores – nous en avons beaucoup parlé, M. JACQUAT en a parlé tout à l'heure –, la pollution atmosphérique et surtout le visuel direct. Parce que ce mastodonte de 42 000 m², 15 m de haut, 320 m de long se trouvant à 150 m des premières maisons de notre village, notre combat avait fait que nous avions tout de même obtenu, de par un arrêté du préfet, une protection du visuel direct. Nous ne devons plus voir cette installation directement de notre rue principale. Néanmoins, en nous battant pour faire respecter cet arrêté préfectoral, depuis des mois et de mois, et c'est écrit... c'est un arrêté préfectoral. C'est pour cela que je vous dis : « Soyez vigilants à ce qui va vous arriver, à ce qui nous arrive à tous ». Et bien, non, rien ne se fait, rien ne bouge. On contourne un petit peu. Enfin, c'est une impression de... comment dirais-je ? Nous sommes bien petits par rapport à ces différents organismes. Nous avons du mal à nous faire entendre. On nous écoute, mais cela ne va pas beaucoup plus loin.

Je ne continuerai pas à débattre. Par contre, soyez vigilants, parce que même si l'on vous promet des choses, même si l'on vous dit des choses, ne les croyez pas.

(Applaudissements)

Michel MORIN, président de la CPDP

La DREAL souhaite-t-elle réagir ? M. LETROUBLON ?

Yann LETROUBLON, Chef de projet, DREAL Lorraine

Je m'exprimerai uniquement sur ce qui concerne l'infrastructure évidemment. Vous nous avez interrogés pour savoir si celle-ci permettrait d'accepter un flux de camions supplémentaires. Je vais répondre par l'affirmative, puisque la capacité de la RN 431 est suffisante pour des trafics supérieurs à ceux qui sont aujourd'hui dessus. Après, on nous a beaucoup interpellés aussi sur des questions de structure ou autre. Évidemment, ce sera évalué en fonction des différentes études plus précises, pour voir s'il y a des interventions à prévoir sur ce sujet. Je n'interviendrai pas sur la deuxième partie de votre question.

Emmanuelle GAY, Directrice de la Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Lorraine, DREAL Lorraine

Si vous permettez, un mot complémentaire sur l'étape dans laquelle nous sommes et sur les étapes ultérieures, par rapport à la réalisation d'un projet de ce type, s'il est décidé de le poursuivre à l'issue du débat. Aujourd'hui, vous le voyez dans les éléments qui sont présentés dans le dossier ou dans nos présentations, nous sommes très en amont de la réalisation du projet. Cela veut dire que toutes les études très fines de définition du tracé très finement et des modalités précises de réalisation ne sont pas encore réalisées. Nous procédons par étapes. Une étape sur les grandes lignes de conception du



projet et son opportunité. C'est l'étape dans laquelle nous sommes. Et ensuite, en fonction des décisions, des études plus fines avec – nous y reviendrons tout à l'heure en quelques mots – de la concertation tout au long et un passage en utilité publique, avec des décisions qui ensuite sont prises et engagent le maître d'ouvrage par rapport aux modalités précises de réalisation de l'ouvrage. Par rapport à ce déroulé et à la question « est-ce que le maître d'ouvrage s'engage à certains moments sur ces modalités de réalisation », oui, aujourd'hui, nous ne sommes pas à ce niveau de finesse, mais dans le déroulé d'un tel projet, il y a des engagements que prend le maître d'ouvrage sur les modalités de réalisation.

Michel MORIN, président de la CPDP

M. le Maire ?

Michel DECKER, Maire de Florange

M. DECKER, maire de Florange. Vous comprenez bien que je vais bien sûr vous parler de la traversée possible de Florange par cette A31 bis et du projet alternatif que nous vous avons proposé depuis quelque temps. Pourquoi ce projet ? Essayons de comprendre déjà au niveau de l'historique. Vous avez évoqué les terrains qui sont gelés depuis presque une cinquantaine, voire une soixantaine d'années, qui étaient réservés à l'époque au passage de ce que nous appelions la VR 52. VR 52 qui se justifiait du fait du développement encore à cette période de la sidérurgie. Cette VR 52 permettait de relier notamment les vallées de l'Orne et vallée de la Fensch, en plein développement sidérurgique. Les conditions ont bien changé à l'heure actuelle. Les hauts fourneaux de Florange, Hayange, même s'ils sont sous cocon jusqu'en 2018, à mon avis – et je pense que c'est un avis qui est partagé par beaucoup de personnes – ne reprendront pas. Cela libère donc des terrains industriels, des friches industrielles qui, si elles restent dans le même état que celles qui existent à l'heure actuelle sur Rombas, vont constituer à nouveau une verrue au niveau de la vallée et seront donc des terrains totalement inutiles qui resteront à l'état de friche.

Pourquoi vous a-t-on proposé ce projet alternatif ? C'en est un. Il y en a peut-être d'autres à étudier. Vous avez, je pense, toutes les compétences pour pouvoir le faire. Néanmoins, celui-ci présenterait pour nous un avantage en dehors de la simple traversée de Florange. Il permettrait déjà de relier la ville de Hayange à l'autoroute A30 en direction de Longwy. Cela peut poser des contraintes techniques, je le concède. Ce même projet permettrait aussi de désenclaver la partie haute de la vallée de la Fensch, les villes de Knutange, Nilvange et par la suite, si l'on remonte, direction de Fontoy. On pourrait à ce moment-là rejoindre cette fameuse A31 qui permet d'accéder au Luxembourg à partir de Thionville. Cela permettrait aussi d'éviter une zone urbanisée. Comme nous l'avons dit tout à l'heure et comme vous l'ont dit les habitants de Florange qui se sont constitués en collectif, il faut bien imaginer qu'il y a l'équivalent de 1 000 logements qui peuvent être concernés. Comme on vous l'a dit, pensez aux nuisances : nuisances sonores, nuisances olfactives, nuisances au niveau respiratoire, environnemental, et pensez aussi à toutes ces personnes qui habitent une maison qui, du jour au lendemain, n'aura plus de valeur. Pour certains, ce sera un véritable déchirement et je comprends leur réaction.

Pourquoi toujours ce projet ? Nous parlions de coût. Vous avez estimé que la traversée de Florange pourrait représenter un coût de 220 millions d'euros. Sur un projet global que vous avez chiffré entre 1 et, disons, 2 milliards d'euros, en étant un peu large. Vous disiez entre 1,1 et 1,4 milliard. Lorsque nous serons arrivés, si ce projet devait avoir lieu, nous serions très probablement aux alentours de 2 milliards. Donc, la traversée de Florange représenterait 1/5^e du coût total. Elle impose pour l'instant, comme vous l'avez dit, une éventuelle tranchée couverte. Peut-être une solution technique, mais qui n'est pas suffisante pour traverser complètement la ville. Pensez que vous avez à franchir également les voies ferrées d'Arcelor Mittal qui sont en plein développement depuis le fonctionnement à plein régime des hauts fourneaux de Dunkerque, qui ont besoin de coke, coke fournie au niveau de la cokerie de Serémange par approvisionnement par voie ferrée de charbon venant de Dunkerque. Et les mêmes charbons repartent chargés de coke. Ce coût de la tranchée couverte plus le franchissement des voies ferrées d'une part d'Arcelor Mittal et d'autre part de Réseau ferré de France devrait certainement compenser le coût que vous avez évalué pour le franchissement entre l'A30 et l'A31 en passant par Hayange.

Coût environnemental aussi. Vous évoquiez le passage dans la forêt, c'est vrai. Vous évoquiez le passage à proximité du Château de Wendel de Hayange. Le tracé que vous avez prévu à l'heure actuelle impacterait aussi les châteaux non pas de



Wendel, bien que ce soit actuellement le château de Mme DIMITRY et notamment de l'allée qui permet d'accéder à ce château pour laquelle elle se verrait amputer d'une trentaine d'arbres. Bien sûr, au niveau technique, vous êtes les techniciens. Vous avez la possibilité de voir les différents impacts que nous pouvons envisager et les différentes constructions que nous pouvons mettre sur pied. Je vous rappellerai simplement ce que disait le Président WEITEN lors de la réunion de Yutz. M. WEITEN, Président du conseil départemental nous dit : « Nous avons bien réussi à créer et à réaliser le viaduc de Millau. Pourquoi ne réussissons-nous pas une performance technique du même type sur la vallée, bien que le viaduc pourrait avoir aussi une autre possibilité de remplacement, pourquoi pas avec une descente justement sur ces friches ? » C'est de votre ressort. La seule chose que nous puissions vous dire, et là je suis avec mes concitoyens, est que nous ne sommes pas favorables à la traversée de Florange, bien entendu, par ce moyen. Nous ne sommes pas contre l'A31, mais je pense qu'il y a d'autres possibilités de réaliser une liaison entre A30 et A31, sans couper une ville en deux. Au départ, il s'agissait d'un contournement, le contournement ouest de Thionville. Si la traversée de Florange devait se faire, cette route couperait une ville non seulement en deux, mais impacterait encore beaucoup plus les habitations que le viaduc de Beauregard à Thionville a pu les impacter. Alors, essayez de comprendre un peu les appréhensions légitimes fondées par nos concitoyens et par nous-mêmes pour que nous puissions envisager autre chose que, pour soulager une ville, nous en coupions une autre en créant dans celle-ci des nuisances encore beaucoup plus importantes que celles qui ont pu être évitées dans la précédente. Je vous laisse la possibilité de travailler sur ce projet et de nous présenter autre chose qu'une traversée d'une ville par une autoroute. Merci.

(Applaudissements)

Michel MORIN, président de la CPDP

Est-ce que la DREAL souhaite ajouter quelque chose par rapport à sa présentation de tout à l'heure ? Non. Madame ?

Annette LEXA, conseil scientifique de la Fondation Nicolas Hulot, membre du CODERST

Mme LEXA. Je suis toxicologue, je suis entre autres au conseil scientifique de la Fondation Nicolas Hulot et je participe également ici en région Lorraine... je soutiens toutes les associations environnementales, dirons-nous, et je suis également membre du CoDERST de la Moselle. Il est bien évident que pour moi, Lorraine de naissance et de cœur, je suis totalement pour une restauration de l'A31. Mais il ne faut absolument pas que cela se fasse au détriment de la qualité de l'air et de la qualité des milieux naturels. La question que je voudrais poser est celle-ci. Comment atteindrons-nous les objectifs affichés que l'État ambitionne d'atteindre concernant les grandes lois (loi climat air énergie, loi sur la biodiversité, grenelle II, schéma de cohérence écologique, etc.) ? Comment faire pour essayer d'atteindre ces objectifs ici avec ce projet-là ? Je regrette que d'autres voies alternatives, telles que le transport fluvial, beaucoup moins impactant en matière environnementale, n'ait pas été approfondi et même pas présenté d'ailleurs. Le projet de canal à grand gabarit bien évidemment. Je ne comprends pas comment un tel projet... Je ne parle même pas de la coupure de Florange que je découvre ici. Donc, je ne parlerai même pas de l'impact sur la qualité de l'air des pauvres Florangeois. Je regrette vraiment que d'autres alternatives ne soient pas étudiées et je me demande comment nous atteindrons les objectifs des grandes lois environnementales. Et je ne parle même pas des directives européennes.

(Applaudissements)

Michel MORIN, président de la CPDP

Je vous renvoie, Madame, au site internet, où vous verrez un certain nombre de fiches sur les études justement qui ont été faites, parfois à notre demande, sur les offres alternatives. Est-ce que la DREAL veut réagir ?

Emmanuelle GAY, Directrice de la Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Lorraine, DREAL Lorraine



Peut-être en quelques mots. Vous avez évoqué le fluvial. La Moselle à grand gabarit joue un rôle important et là aussi des investissements ont été accompagnés sur les plateformes multimodales. Il n'y a pas d'opposition pour autant par rapport au trafic, tant poids lourd que véhicule léger, que connaît l'A31 aujourd'hui et demain. Les ordres de grandeur ne sont pas comparables – ils ont été évoqués tout à l'heure. Ce n'est pas suffisant pour soulager le trafic.

Par rapport à la cohérence de l'action de l'État dans les différents domaines, vous avez évoqué tout à l'heure la question du Grenelle, il y a eu effectivement lors du Grenelle et dans la période qui a suivi, une réflexion sur quelles infrastructures pouvaient être ou non « grenello compatibles » et cette réflexion, qui a été menée à cette époque, est quelque part aussi au quotidien, au cœur des travaux que nous menons et de la façon dont nous concevons les projets. La conclusion de l'époque était qu'autant un projet tel qu'il avait été envisagé il y a longtemps, que vous connaissez sous le vocable de l'A32, n'était pas dans sa conception compatible. Autant le travail qui a été refait pour concevoir l'A31 bis a été justement à l'époque du Grenelle intégré comme répondant aux enjeux d'équilibre et de prise en compte des enjeux environnementaux dans la conception de projets routiers, avec des adaptations fortes, l'utilisation au maximum du possible de l'infrastructure existante élargie et la limitation des tracés neufs aux seuls endroits où l'élargissement sur place n'était pas possible. Donc, effectivement, il y a tout de même des tracés neufs parce que l'élargissement sur place n'est pas possible partout et que l'objectif est d'avoir une infrastructure qui permette de mieux circuler sur l'ensemble du tracé. Mais à l'époque, la conception du schéma national des infrastructures post Grenelle intégrait bien l'A31 bis parce qu'elle répondait à cette logique-là. Et aujourd'hui, dans la conception du projet et dans les études qui ont été menées, les enjeux environnementaux – un certain nombre ont été évoqués sur la question émission CO², de façon plus large, vous avez évoqué des questions de continuité écologique, les enjeux de prise en compte des continuités écologiques, d'examen des impacts au regard de l'état initial de l'environnement – sont vraiment intégrés dans la démarche. Donc, effectivement, il y a des impacts à partir du moment où nous réalisons une infrastructure, quelle que soit sa nature. Pour autant, la conduite du projet et sa conception visent à intégrer ces impacts en les analysant le plus en amont possible, en les évitant lorsque c'est possible et en les réduisant et en les compensant lorsque l'évitement n'est pas possible.

Michel MORIN, président de la CPDP

Monsieur.

Philippe TARILLON, ancien maire de Florange

M. le Président Philippe TARILLON, ancien maire de Florange. Je voudrais d'abord confirmer qu'effectivement l'emprise sur la traversée, la liaison entre l'A30 et l'A31 sur le banc de Florange, figure dans les documents d'urbanisme depuis plusieurs dizaines d'années. Et chaque fois que ce sujet a été évoqué – je prends simplement l'histoire récente, le débat public de l'A32 en 1999, le rapport de l'ingénieur général LÉPINGLE en 2003, le contournement ouest de Thionville en 2006 –, les Florangeois s'y sont opposés pour toutes les raisons qui ont été indiquées et sur lesquelles je ne reviens pas. Naturellement, j'y souscris toujours.

Mais je pense que ce qui est dommageable dans le débat qui est présenté, c'est que nous n'ayons pas la même ambition que le Grand-Duché de Luxembourg, dans le cadre de son plan de mobilité, parce que nous sommes aujourd'hui à l'heure de la COP 21, nous avons eu le Grenelle de l'environnement, et que nous n'ayons pas une vision globale à la fois sur le transport des marchandises, sur le transport des passagers, en donnant absolument la priorité aux solutions alternatives, et notamment au nord de Thionville sur la problématique du transport frontalier, sur un système de transport collectif en site propre. Et notamment de ce point de vue là, c'est là où nous pouvons aussi regretter que le projet soit présenté comme un tout, parce qu'en apparence effectivement il y a cette problématique de la liaison A30, A31 qui pose débat. Et je ne pense pas, même s'il faut étudier toutes les possibilités, que transférer les nuisances de Thionville à Florange soit acceptable, et que les transférer sur Hayange en en faisant une ville avec deux viaducs soit réellement une solution. En réalité, au nord de Thionville, il y a une priorité : c'est la troisième voie sur l'A31. Le Grand-Duché s'y est déclaré favorable, mais à une condition et à une seule : que ce soit un projet affecté au transport collectif, éventuellement au covoiturage, donc il faut réaliser des parkings. Un regret aussi est que nous ayons abandonné l'écotaxe, mais il faudrait que cette taxe de transport puisse être prise en compte à l'échelle de la grande région. Parce que c'est absolument indispensable. Le transit international ne



représente qu'une partie du trafic, mais avec un impact très bloquant. Puis, c'est un sujet également européen, et je crois qu'il faut que le gouvernement ait de l'ambition, parce que nous avons énormément de poids lourds en transit international qui passent par l'A31, uniquement pour des raisons de fiscalité du carburant au Luxembourg. Et de ce point de vue là, il peut exister également des solutions qui peuvent aussi passer... Nous avons parlé de l'aménagement de l'A30. Je pense que nous sommes allés un peu vite. Cela suppose l'aménagement... Il y a le tunnel d'Hayange, le viaduc. C'est aussi une possibilité, cela a été évoqué. Puis, naturellement, envisager que nous sommes vraiment sur un axe européen.

Je résumerai, mais j'adresserai une contribution plus détaillée. Vous savez que j'ai beaucoup participé aux travaux sur le COT, également au débat sur l'A32. Je pense que nous prenons les choses à l'envers et manquons singulièrement d'ambition, surtout on nous ressort des choses que nous avons eues il y a une quinzaine d'années. En plus, on nous ressort les mêmes scénarii catastrophes. Je ne dis pas que les problèmes n'existent pas. Il y a des problèmes de saturation. La traversée de Florange – je le dis aussi, mes concitoyens le savent – existe déjà aujourd'hui à travers les rues de la ville. Il faut donc trouver des solutions. C'est absolument indispensable. Mais ces solutions ne sont certainement pas dans ce projet. D'autant plus que la concession, que vous le vouliez ou non, entraînera un report de trafic vers des routes secondaires qui ne sont pas du tout faites pour cela. Merci.

(Applaudissements)

Michel MORIN, président de la CPDP

Monsieur ?

Yves CLÉMENT, Ucirouthe

Yves CLÉMENT. Bonsoir. Promoteur du monorail Transquébec. Je vous rappelle que c'est tout de même 4 200 personnes par heure. Il a été évoqué légèrement. Il n'a pas été pris en compte, enfin à mon sens. C'est un peu dommage. Cela mériterait au moins d'être approfondi et que l'on nous dise après que ce n'est pas jouable. Mais au moins qu'on l'étudie.

On parle du contournement ouest de Thionville. Effectivement, la traversée de Florange, moi qui connais un peu la vallée de la Fensch, est une aberration. La solution par Hayange est une solution... Lorsque nous voyons les photos, nous nous apercevons que nous parlons d'un viaduc qui passe d'un côté à l'autre de la vallée de la Fensch. Il ne faut pas oublier qu'il y a un deuxième viaduc. M. TARILLON en a parlé. C'est la traversée de la vallée qui monte vers Neuchef. C'est tout de même un viaduc qui n'est pas négligeable. Donc, pour revenir à la traversée de Florange, je n'ai rien vu sur la traversée, sur le contournement est de Thionville. Il y a un contournement est de Yutz qui aboutit entre Basse-Ham et Yutz et qui pourrait continuer vers le Luxembourg en enjambant la Moselle, en contournant Hettange-Grande, ce qui permettrait une libération de la circulation dans Hettange-Grande et qui remonterait vers Entringe – Kanfen. Effectivement, c'est de la terre rurale. Je sais qu'il y en a qui s'opposent à cela en disant que c'est de la terre agricole qui va disparaître. Mais je dirais qu'entre deux maux, il faut choisir le moindre. Autrement dit, entre une traversée urbaine pure et des champs agricoles, je pense qu'il y a tout de même une opportunité à voir de ce côté-là. Ayant posé la question aux personnalités de la région de Thionville, on me rétorque que la commune de Manom s'est formellement opposée à ce passage, prétextant que cela ferait un grand ouvrage d'art qui générerait de la gêne visuelle. Mais je pense qu'entre deux maux, il faut choisir le moindre. Une dernière réflexion qui m'a été suggérée comme cela, est-ce que nous ne pouvons pas envisager une superposition de voie d'autoroute, plutôt que de faire 2x3 voies, faire 2x2 voies, mais superposées ? Je ne sais pas si cela existe, mais c'est une idée qui m'a été suggérée, pour laquelle j'aimerais avoir une réponse. Merci.

Michel MORIN, président de la CPDP

Une réaction sur l'autoroute superposée ?

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint, DREAL Lorraine



Pour donner quelques éléments par rapport aux différents points que vous avez évoqués sur le contournement est, bien évidemment il faudrait regarder les différents impacts environnementaux ou autres. En termes de fonctionnalité, nous pouvons déjà signaler que, passant à l'est, ils capteraient beaucoup moins de trafic, notamment par rapport à un point qui a été évoqué dans le cadre de notre projet et aussi dans la variante proposée par la commune de Florange. C'est qu'un des intérêts de ces deux solutions est de permettre de faciliter l'accès de la vallée de la Fensch vers le Luxembourg en permettant des mouvements de l'A30 vers l'A31, ce que ne permettrait pas par exemple un tracé vers l'est qui serait beaucoup moins attractif, plus long et ne captant pas la même nature de trafic.

Sur la superposition d'autoroutes, elle a pu exister ou existe dans d'autres pays. Maintenant, elle est génératrice de contraintes très importantes, puisqu'il y a tout de même la nécessité d'aménager tout ce qui est échange. Il faut bien monter, descendre de ces routes, donc c'est relativement important et complexe. Ensuite, il y a bien sûr des phénomènes techniques puisqu'il faut les supports, du moins les ancrer. Et ensuite, bien évidemment, il y a un impact paysager qui est très, très significatif.

Michel MORIN, président de la CPDP

Monsieur, là-bas, et après nous passerons à l'atelier financement.

Laurent FISCHER, membre d'AGIRR FNAUT

Bonsoir. Laurent FISCHER. Je suis utilisateur occasionnel de l'A31 et membre d'AGIRR. Je voulais dire déjà que par rapport à la position d'AGIRR, quand il y avait effectivement eu l'A32, nous étions très pro aménagement de l'A31 à l'époque. Et nous restons un peu sur la même idée. Cela veut dire que dans votre proposition d'A31 bis, où nous pouvons être preneurs, c'est dans les aménagements de l'A31, sur des extensions de 2x3 voies. Où nous sommes franchement très réservés, c'est sur les nouveaux barreaux. Si ce soir, nous parlons surtout localement du contournement ouest de Thionville, je vois tout de même que dans deux des trois scénarios de concession, nous avons réduit l'étendue. Le contournement ouest de Thionville est censé devenir payant. Cela veut dire en fait que vous ferez une magnifique voie pour doubler tous ceux qui n'ont pas pu payer. Ceux qui n'ont pas pu payer passeront par Beauregard. Ceux qui ont payé, rapidement ou pas – soi-disant que vous avez de bonnes solutions pour faire payer rapidement les personnes, c'est très bien, des péages intelligents sans doute – s'enquilleront tous près du côté du Kinopolis où vous faites un deux en un sous forme d'autoroute. Et que se passera-t-il ? J'imagine même que ceux qui auront payé auront la priorité sur les pauvres qui n'auront pas payé. Donc, en fait, ce que vous avez fait, c'est que vous avez programmé des bouchons. Vous nous dites toujours : « Nous allons fluidifier les temps de parcours et régulariser ou plafonner, rendre plus stable les temps de parcours. » Mais en fait, vous créez d'office des bouchons. Et vous pouvez même faire une 2x4 voies qui rentrera au Luxembourg. Vous voyez bien avec la présentation qui a été faite qu'ils misent tout sur les transports en commun – ils ont bien raison. Et même dans leurs extensions 2x3 voies, ils s'arrêtent sympathiquement à l'échangeur de la Croix de Bettembourg, mais ils n'ont pas envie d'aller jusqu'à la frontière, parce qu'ils savent bien qu'ils ne veulent pas faire un appel d'air avec la France. Nous sommes en train de vouloir faire une magnifique 2x3 voies qui monte au Luxembourg, qui en plus sera concédée, donc c'est fantastique sur le principe. Et donc, vous n'allez pas arranger, je pense, beaucoup la chose. Il faut savoir que le Luxembourg a une politique de parking payant à temps limité, qui est très efficace, qui devient de plus en plus cher. Les *Park and Ride* sont là, mais sont presque saturés. Ils ne les multiplieront pas à l'infini. Ce dont ils ont envie, c'est de travailleurs frontaliers français. Ils n'ont pas envie de travailleurs frontaliers français qui viennent avec leur voiture personnelle. Il faut prendre cela en compte si nous étudions les choses à long terme.

Vous avez fait pas mal de réunions, mais je crois qu'à Florange il y a aussi un endroit qui s'appelle la passerelle. Alors vous faites de bonnes réunions, mais pas forcément aux bons endroits, parce que je pense qu'en ayant fait vraiment une réunion sur Florange, vous auriez eu encore plus de public et peut-être que le débat aurait été d'autant plus enrichi.

(Applaudissements)



Samuel MEUNIER, Directeur adjoint, DREAL Lorraine

Je vais me permettre de compléter ce que vous avez dit, puisque si vous avez participé à la réunion de Thionville, les autorités luxembourgeoises ont en effet présenté leur politique de transport. À cette occasion, je crois qu'il est démontré qu'il y a une complémentarité dans l'approche, puisque nous conduisons avec les autorités luxembourgeoises une étude pour une exploitation multimodale de l'A31 élargie et de l'A3. Les autorités luxembourgeoises ont bien indiqué que cet élargissement ne s'arrêterait pas à l'échangeur que vous mentionnez, mais va bien jusqu'à la frontière. Donc, nous avons bien une étude sur une infrastructure élargie A31, A3 et à l'objectif partagé au travers de cette étude, c'est bien d'offrir des conditions de circulation fiabilisées, notamment en favorisant le covoiturage et le transport par bus routiers au travers de cette exploitation multimodale. Donc, il y a cohérence. Ensuite, par rapport à ce que vous évoquez, comme mentionné dans le dossier, il faut garder en tête que plus de 50 % des emplois des frontaliers au Luxembourg ne sont pas à Luxembourg-Ville.

Michel MORIN, président de la CPDP

Une précision que nous avons déjà donnée au nom de la Commission. Nous avons organisé 9 réunions publiques. Il doit y avoir 150 ou 200 communes sur le tracé. Donc, nous n'en avons pas mis partout. Je dois dire que les personnes de Florange se sont largement exprimées ce soir, se sont largement exprimées à Yutz, se sont exprimées à Thionville et à Metz, déjà. Donc, je crois qu'elles peuvent s'exprimer sans problème.

Nous allons parler maintenant de l'atelier financement. M. BLINDAUER va nous en faire la restitution.

Jacques BLINDAUER, rapporteur de l'atelier « financement »

Bonsoir à toutes, bonsoir à tous. Effectivement, j'ai été choisi pour faire la restitution de l'atelier financement. Il faut bien s'imaginer que c'était surtout un lieu de réflexion où les personnes ont émis des idées sur le financement. Nous n'avons évidemment pas trouvé le milliard et demi qu'il nous manque pour faire cette autoroute en 2 heures de temps.

Je ne vais pas rappeler le déroulement de l'atelier, il a déjà été évoqué lorsque nous avons parlé tout à l'heure du premier atelier sur les transports transfrontaliers. Ce que je veux dire en préambule de ce qui va suivre, je tiens d'abord à remercier la Commission particulière du débat public pour l'organisation de ce débat. De plus, je précise que j'ai eu accès à tous les documents du débat et à l'enregistrement audio de l'ensemble des débats pour la rédaction de ce rapport. Pour illustrer mes propos, je vous donnerai, mais seulement à la fin de ce que je vais dire, quelques chiffres qui ont été évoqués au cours du débat. En marge de la thématique principale de l'atelier, les participants ont de nouveau évoqué des craintes sur les nuisances sonores, en partie urbaines, liées à l'augmentation de la fréquentation des poids lourds sur la RN 431. C'était un sujet qui leur tenait à cœur à ce moment-là. Ce sur quoi les participants étaient d'accord majoritairement, c'est qu'il faut faire quelque chose. En effet, après 20 ans d'atermoisement et deux débats publics, nous ne comprendrions pas que rien ne se fasse, au regard des chiffres annoncés du trafic présent et du trafic à venir. Chacun de nous peut en effet constater de visu et surtout en cette période de vacances la réalité du problème.

Une question a été posée : pourquoi ce parcours reste-t-il aussi attractif ? Le dumping fiscal du Luxembourg sur le prix des carburants a été pointé du doigt, et dans une moindre mesure la gratuité du parcours. Je voudrais dire un mot sur la gratuité apparente de cette autoroute et cela est valable pour tous les équipements mis à la disposition par les pouvoirs publics. Aujourd'hui, ce sont les contribuables qui, par un canal ou un autre, assurent le financement des travaux de réalisation et d'entretien. Demain, en cas de concession, ces postes seront à la charge majoritairement des seuls usagers, ce qui rétablira tout au moins partiellement l'équilibre pollueur payeur et usager payeur. Dans cette éventualité, les Lorrains auront le sentiment de s'être fait déposséder de leurs biens, mais l'ouvrage actuel doit alors être considéré comme un apport en nature. Tout le problème consiste à faire ressortir cet apport du bilan financier de l'opération. Et pourquoi pas un péage intelligent ?

Alors, comment financer des travaux et l'entretien de cette autoroute de façon équitable ? Et de quels travaux parlons-nous ? Les principes de financement qui ont déjà été évoqués. Un constat préalable est que l'État est dans l'impossibilité de débloquer les fonds avec une rapidité en adéquation avec l'urgence des besoins. Le financement ne peut être réparti



qu'entre l'utilisateur et le contribuable. Lors de l'atelier, le maître d'ouvrage a rappelé le principe retenu par l'État. C'est-à-dire une répartition à parité entre l'État et les collectivités territoriales, en déduisant les éventuelles dotations. C'est alors qu'un intervenant tient à préciser qu'il ne fallait pas déshabiller les collectivités par un financement trop lourd, qui se ferait au détriment des autres activités assumées par les collectivités, notamment les autres modes de transport.

À partir de ce constat, plusieurs hypothèses sont apparues. Une première hypothèse serait de ne rien faire. Partant du postulat que plus de routes créent plus de trafics, qui engendrent plus de nuisances et nous rentrons ainsi dans un cercle vicieux. D'où une question : un projet *a minima* sans concession est-il envisageable ? Une seconde hypothèse défendue par l'association AGIRR et en opposition avec le concept global et indissociable du projet défendu par la DREAL consisterait à connaître le coût des travaux, tronçon par tronçon, et de réaliser les aménagements en fonction des priorités et selon un calendrier préétabli. Sont concernés notamment le tronçon Toul – Dieulouard, la mise à niveau de la N 431 en contournement de Metz, et la connexion A30 – A31 au niveau de Thionville. Le maître d'ouvrage a dit qu'au stade de ces études, il n'était pas en mesure de fournir un chiffrage détaillé autre que celui effectué à partir des ratios qui seront présentés tout à l'heure. Une troisième hypothèse serait de ne pas faire des aménagements nouveaux, mais seulement des modernisations, tel que l'élargissement de la D 611 à 2x2 voies.

Diverses autres modalités de financement sont aussi évoquées lors de cet atelier.

- Le péage, selon le principe que l'utilisateur est prêt à payer pour un service de qualité.
- La sollicitation des collectivités. Nous revenons au cas précédent.
- L'application du principe pollueur payeur.
- L'utilisation de la taxe sur l'essence, la TICPE.
- La sollicitation de fonds européens.
- La mise en place d'une vignette.
- La mise en œuvre d'une écotaxe régionale. À propos de cette dernière proposition, vous verrez que dans les documents il y a une note de synthèse qui nous explique ce que, indépendamment des problèmes juridiques et réglementaires, cette solution pose des problèmes techniques importants et que l'utilisation du dispositif de l'écotaxe est hors de portée à court terme et nécessite une réflexion approfondie.

Le financement de recherche d'alternatives à la route est évoqué également. Le recours à la mise en concession de tout ou partie du parcours, et donc du péage, conduit à d'autres questionnements. Quelles sont les raisons du surcoût d'une concession privée ? Quel est le contour des contrats de concession ? Quel est le coût d'un entretien courant de l'autoroute ?

Comme vous le voyez, les débats ont été denses et controversés. Il faut retenir les points forts de ce débat : il faut faire quelque chose, il faut le faire vite. Il faut financer ce quelque chose. Il faut établir un équilibre entre le service rendu et le prix à payer, savoir qui paye quoi, qui utilise quoi. Il ne faut surtout pas non plus négliger les alternatives à la route. Nous en avons beaucoup parlé ce soir.

Quelques chiffres pour terminer.

- La mise à 3 voies hors échangeurs coûte 4 millions d'euros au kilomètre.
- Les sections courantes autoroutières en construction neuve, 2x2 voies avec diffuseurs et péages, coûtent de 8 à 10 millions d'euros le kilomètre.
- Les ouvrages d'art non courants, type viaduc, dont nous parlions tout à l'heure coûtent de 40 à 50 millions d'euros le kilomètre.
- Les tranchées couvertes coûtent de 75 à 90 millions d'euros le kilomètre.

Il ressort de ces montants ci-dessus un estimatif (très approximatif) des tronçons du projet.

- la liaison Gye – Dieulouard, environ 500 M€,
- Bouxières – Richemont, environ 350M€,



- Richemont – frontière, environ 500 M€,

Pour ce qui est de l'entretien, entre l'entretien préventif, la réhabilitation, la régénération et les dépenses s'établissent comme suit :

- 22,855 millions d'euros ont été dépensés dans la période de 2012 à 2014.
- Cette année, 4,3 millions euros ont été programmés en travaux ou entretien de cette autoroute.
- Et pour la période de 2016 à 2018, c'est 17,7 millions d'euros qui ont été provisionnés pour les travaux d'entretien de cette autoroute.

J'en ai terminé avec les chiffres. Voilà ce qui avait été débattu ce soir-là. Merci pour votre attention.

Michel MORIN, président de la CPDP

Merci M. BINDAUER. La parole est à la salle. M. l'adjoint ?

Alain HEYER, adjoint au maire de Florange

Alain HEYER, adjoint au maire Michel DECKER, à mes côtés. J'interviens pour la troisième fois. Je pense que cela finit par vous fatiguer, peut-être. Je n'avais pas l'intention d'intervenir ce soir. Mais je m'adresse d'abord à la DREAL. Le maire de Florange est intervenu. Il n'a pas eu droit à une réponse de la DREAL. Je trouve cela un peu dommage. L'ancien maire est intervenu également, il n'a pas eu droit à une réponse. Je trouve cela un peu dommage.

Pourquoi est-ce que j'interviens ? J'interviens parce que, de bonne composition depuis le début, nous essayons de vous dire que nous sommes positifs, que nous ne sommes pas contre l'A31, que nous refuserons fermement la traversée de Florange pour une raison très simple, c'est qu'il y a eu un événement, la fermeture des hauts fourneaux, qui a fait souffrir la ville – cela a été dit ce soir – suffisamment pour que nous en parlions au niveau national. Donc, nous ne prétendons pas que c'est la solution, mais nous vous proposons une solution et à vous de l'étudier convenablement. Souvenez-vous qu'à Yutz, je vous ai dit que nous ne nous contenterons pas d'un petit calcul fait comme le 3 % du PIB.

Je vois ce soir un tracé. Je connais un peu la proposition de Florange, croyez-moi. Nous vous avons dit : proposition actuelle qui est à 95 % florangeoise. Proposition de tracé alternatif à 75 % sur Florange, 25 % sur des friches industrielles. Vous nous donnez un croquis. Nous avons échangé aussi ensemble pour nous entendre pour dire que nous ne pouvions pas utiliser la D 13 puisqu'il fallait cette voie de dégagement. Vous empruntez la D 13 et vous nous donnez un tracé qui est 40 % florangeois, 60 % hayangeois. Donc, nous ne parlons déjà pas de la même chose.

Du coup, forcément, même certains Florangeois considèrent que nous sommes dans une zone urbanisée. C'est surprenant. Ce que nous vous proposons n'est pas dans une zone urbanisée. Nous sommes à 150, 200 m environ, en restant sur le territoire florangeois. Et comme nous vous l'avons dit, il y a là derrière un autre problème – dommage que M. LUCAS soit parti. Le monde économique doit tout de même prendre à sa charge aussi la responsabilité qu'il y aura dans ce choix. Florange dira non à la traversée sur le tracé actuel. Il est inconcevable que nous passions dans les jardins des Florangeois. Cela a déjà été dit. Donc, nous, nous faisons force de proposition.

Que ce soit délicat, que ce soit difficile, qu'il y ait une petite difficulté, je comprends que cela contrarie, puisque vous avez travaillé depuis des années. Mais le débat est là parce que l'État a proposé que nous en débattions. D'ailleurs, il y a une qualité de débat que je reconnais, que tout le monde reconnaît et, ici, une restitution du débat sur laquelle il n'y a rien à dire. Donc, rien de négatif de notre part, que du constructif. Nous souhaitons que Florange soit épargnée. Nous souhaitons que cette liaison A30 – A31, qui représente un intérêt économique – nous en avons parlé avec certains acteurs économiques... M. le maire l'a dit tout à l'heure : laisserons-nous une friche industrielle en plein milieu de cette vallée qui ne sera connectée à aucun tronçon autoroutier ? J'ai rencontré quelques maires, je peux vous dire qu'ils sont quelques-uns à partager le même souci. Encore une fois, je le répète. Les Florangeois sont là ce soir, et certains, certaines avec leurs émotions et je les accompagne. Nous avons quelques témoignages de soutien. Vous devez comprendre que c'est un tournant historique. C'est



un tournant historique pour ce tracé. Il y en a ras-le-bol de ces 55 années de foncier gelé ! Ras-le-bol ! C'est fini, terminé. Ceci est le premier point.

Deuxième point. Nous avons attendu cette période pour avoir cette proposition-là. Comme le Maire vous a dit, si vous avez une autre proposition – il y en a au moins eu deux évoquées par le passé – à regarder de près, vous serez d'accord avec moi, elle n'était pas plus économique, pas plus utile. Elle ne présentait presque aucune utilité, sinon de passer par le report ???, ce qui se fait avec notre tracé. Sans difficulté, la connexion et le report ??? ne coûteront pas 1 euro de plus avec notre tracé qu'avec le vôtre.

Sur votre schéma, quand nous sortons de l'A30, nous avons un angle à 90 degrés pour emprunter la traversée de Florange que vous prévoyez. Si nous sortons à Hayange, nous aurons un angle à 90 degrés, un peu plus compliqué à traiter, je vous l'accorde, mais toujours un angle à 90 degrés. Si nous regardons bien votre tracé sur Florange, il y a un autre angle de 135 degrés. Si vous nous prêtez le même angle de 135 degrés sur la base des hauts fourneaux, je suis persuadé que nous arriverons à nous entendre. J'en ai terminé avec la DREAL. J'espère que nous nous rencontrerons et que nous évoluerons.

Maintenant, je voudrais juste poser une petite question au préfet MORIN qui a animé ces débats et que nous avons accueilli à Florange. J'ai entendu tout à l'heure qu'il avait la possibilité de faire passer des messages directement au gouvernement. Si vous pouvez passer directement le message de cette dame que vous avez entendue et de ces personnes de Florange que vous avez entendues tout à l'heure, merci de le faire pour nous.

(Applaudissements)

Michel MORIN, président de la CPDP

J'ai simplement dit que le compte-rendu ferait effectivement référence aux demandes faites auprès du gouvernement. Effectivement, elles y seront. Mme GAY ?

Emmanuelle GAY, Directrice de la Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Lorraine, DREAL Lorraine

En préambule, je tiens à préciser que si nous n'avons pas répondu tout à l'heure, c'est simplement parce que par rapport au sujet qui était évoqué, nous n'avions pas sur le coup d'éléments supplémentaires à préciser. N'y voyez pas un manque de respect ou d'écoute de la parole exprimée. Nous entendons les préoccupations qui sont portées par vous-même, M. le Maire, les adjoints, en tant qu'élus, par les habitants. Nous avons effectivement produit au regard de ce qui a été évoqué la fiche que vous avez commentée à l'instant. Nous pouvons peut-être revenir sur certains des points d'analyse et de questionnement que vous avez mentionnés à l'instant.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint, DREAL Lorraine

Simplement pour dire que c'est l'objet du débat que chacun puisse s'exprimer et que nous avons pris note de votre variante. Elle a été exprimée. Je pense que la Commission particulière du débat public, de toute façon, la relaiera puisqu'elle a été présentée lors du débat. Comme cela a été exposé tout à l'heure, c'est suite à ce débat qu'il sera rendu une décision ministérielle sur les suites qui seront données au projet, qui définira, si la décision est prise de poursuivre, quel est le cadre des études et des variantes qui seront exposées.

Dans son introduction, Yann LETROUBLON l'a redit et c'est ce que nous avons dit à Yutz. Aujourd'hui, notre engagement était de mettre par écrit les éléments d'analyse sur cette variante, sur la base des connaissances qui sont à la disposition du maître d'ouvrage, sachant que dans le délai dans lequel vous avez porté à notre connaissance votre variante, et manifestement sans doute pas avec le degré de précision nécessaire puisque vous dites que ce que nous avons essayé de retranscrire sur un papier ne correspond pas exactement à votre pensée, nous n'avons pas de délai pour pouvoir conduire des études dans un délai aussi contraint. Ce que nous pouvons vous proposer, c'est en effet de compléter cette analyse par différents éléments, notamment de coûts, puisque quelque part ils interviennent dans les choix et dans l'analyse. Nous



pouvons compléter un peu cette... une fois encore, une analyse d'expertise sur la base des éléments de connaissance dont nous disposons, et venir vous les présenter, sachant une fois encore que nous n'avons pas d'études complémentaires aujourd'hui existantes puisque votre variante a été présentée récemment dans le cadre du débat.

Michel MORIN, président de la CPDP

M. le Maire, mais juste pour un mot.

Michel DECKER, Maire de Florange

Si vous me permettez, M. le Président, je vous remettrai tout à l'heure les pétitions venant des habitants de la commune, qui m'ont demandé de vous les transmettre après me les avoir remises vendredi. Merci.

Michel MORIN, président de la CPDP

D'accord. Elles seront jointes à notre compte-rendu.

Michel DECKER, Maire de Florange

Plus de 800.

(Applaudissements)

Michel MORIN, président de la CPDP

Bien. M. GOLIN ?

Florent GOLIN, président d'AGIR FNAUT

Merci. Florent GOLIN, Président d'AGIR.

Michel MORIN, président de la CPDP

Il est donc 21 h 40. Nous avons encore l'exposition de la CPDP, celle de la DREAL sur le bilan général du débat actuellement. Cela prendra bien 20 minutes en tout. Donc, je demande maintenant à chacun – tout le monde aura la parole – d'être concis, c'est-à-dire de ne pas parler comme cela, d'être concis, très précis et synthétique. Je pense que chacun peut faire un petit effort. Et notamment M. GOLIN qui est très habitué à parler en public.

Florent GOLIN, président d'AGIR FNAUT

Je vous rassure, je n'ai pas l'intention de prendre 6 ou 7 minutes comme certains l'ont fait, donc cela devrait le faire. C'est vrai que là je suis un peu frustré de devoir faire une intervention de conclusion devant une salle si peu peuplée et globalement acquise, moi qui m'attendais à devoir me « *fighter* » avec des opposants de tout genre. Évidemment, au niveau d'AGIR, depuis le début, nous sommes très critiques, pas sur l'ensemble de l'A31 bis, comme cela a déjà pu être rappelé, mais sur certains points sur lesquels je reviendrai. Et du coup, compte tenu des échanges qui ont été faits, qui portaient notamment sur les problématiques du cadre de vie et un peu plus hier sur le côté environnemental, je voudrais m'arrêter sur un aspect peut-être un peu moins consensuel, mais l'utilité même des tronçons de l'A31 bis et notamment les tronçons



nouveaux. Je m'interroge. Cette utilité, je la remets en cause. Et la question se pose d'autant plus que, justement, derrière, il y a tout de même des questions très sensibles en termes de préservation de l'intégrité du territoire et du cadre de vie de ses habitants.

Premièrement, j'entends parler de fiabilité de temps de parcours. Est-ce que l'A31 bis serait susceptible de gagner de la fiabilité de temps de parcours ? Cela supposerait que sur l'A31, les temps de parcours ne soient pas fiables et que nous ayons des temps de parcours qui soient totalement aléatoires. C'est vrai dans un cas précis. C'est au nord de Thionville, selon le sens des points. Qu'est-ce qui est décrit ici ? Déjà, il n'y a aucun chiffre, parce que la plupart du temps, justement, ce n'est pas le cas. En fait, on cherche à faire croire, parce qu'à un endroit de la Lorraine on a effectivement des problèmes qui sont bien réels, on voudrait sous-entendre que ces problèmes sont valables partout de telle manière à pouvoir imposer la même méthode partout. Un exemple très simple. Si vous faites un trajet à vitesse constante de 90 km/h au lieu de 110 km/h, donc c'est vraiment un cas extrême où vous êtes ralentis tout le long du trajet, ce qui n'arrive jamais. Au bout de 50 km, savez-vous combien de temps vous perdez ? Vous perdez 6 minutes. Rien que sur une entrée de ville, l'aléa est plus important que cela. Donc, tous ceux qui disent que l'A31 pose des problèmes de fluidité, de fiabilité de temps de parcours, c'est surtout dans leur tête, à moins peut-être qu'ils aient l'intention de faire du 150 km/h, auquel cas effectivement c'est un peu plus compliqué. Donc, il faut se détendre avec cette question. Aujourd'hui, pourquoi l'A31 a-t-elle autant de succès ? C'est parce qu'en Lorraine et en particulier au nord, c'est justement l'axe le plus fluide par rapport aux routes parallèles. Je pense notamment aux traversées d'Hagondange, de Florange, la vallée de la Fensch. Aujourd'hui, quand nous sommes dans les villes, nous bouchonnons. Dès que nous sommes sur l'autoroute, il y a peut-être beaucoup de monde, nous n'allons peut-être pas à la vitesse maximale tout le temps, mais au moins nous roulons. C'est un premier point.

Le deuxième point est en ce qui concerne la capacité à désengorger les agglomérations. C'est très marrant, parce que l'on nous a dit tout à l'heure que le fait de transférer le transit de Metz à La Grange-aux-Bois ne provoquerait pas significativement de désagréments supplémentaires à La Grange-aux-Bois. Pourquoi pas ? Par contre, à Nancy, quand on explique que l'on va faire un barreau Toul – Dieulouard, qui déplacera 15 000 véhicules grand maximum, par rapport aux 86 000 que connaît l'agglomération nancéienne, là cela réglerait le problème. Donc, à un moment donné, il faut qu'on nous explique. Que ce soit à Strasbourg, à Nancy, à Bordeaux, à Toulouse, les grands contournements à péage ne résolvent pas le problème. Il faut arrêter avec ce délire. Aujourd'hui, ce sont des problématiques urbaines et l'autoroute mène un rôle dans les villes. Et c'est important qu'elle puisse continuer à tenir ce rôle.

Pour terminer, que faire ? À un moment donné, il faut changer le logiciel de pensée. C'est normal que, comme le fait l'État depuis un certain nombre d'années, les seules solutions qui soient envisagées ne soient conditionnées que par leur désengagement. Cela ne répond pas au problème de l'A31. Aujourd'hui, qu'est-ce qui crée les engorgements ? C'est là-dessus qu'il faut traiter. Ce sont les échangeurs. Je pense en particulier à Hauconcourt, à Faily où cela commence un peu aussi, à Ludres dans l'agglomération nancéienne, un échangeur comme cela. Donc, là, pour le coup, je pose une question particulière : qu'est-ce qui est prévu sur ces échangeurs ? J'attends comme réponse une réponse descriptive. Si c'est juste pour dire : « Oui, nous avons des réflexions », c'est inutile de répondre.

Et enfin, la problématique du cadre de vie, en ce qui concerne Thionville. J'entendais tout à l'heure une personne qui avait bien résumé le problème : que l'on veuille transférer des nuisances d'une ville à une autre. Mais là, ce n'est même pas cela. Là, nous allons les dupliquer. Parce que l'agglomération de Thionville continuera, quoi qu'il arrive, à être traversée par une autoroute et par du trafic qui va dessus. Mais en plus de cela, Florange sera logée au même chapitre, avec des conséquences peut-être même pires. Donc, à un moment donné, il faut prendre le problème à la base. Que voulons-nous faire ? Est-ce que nous voulons faciliter le trafic de transit ? Est-ce que nous voulons aider les habitants ? Est-ce que nous voulons préserver le cadre de vie ? Surtout, pourquoi – c'est quelque chose que nous n'arrivons pas à justifier comme réflexion –, contrairement au Luxembourg, mettre le transport routier prioritaire et quelles que soient les conséquences, aussi pire soit-il ? Je préférerais qu'avec l'argent qu'est prêt à mettre l'État en termes de subventions publiques pour un concessionnaire, nous nous en servions pour financer les élargissements, sans concession, sachant que cela ne représente à peu près que 25 % du coût total de l'A31, et qu'avec l'argent qui resterait, nous puissions donner un peu plus aux transports urbains. Je pense notamment à l'agglomération de Thionville, parce qu'une agglomération de 100 000 habitants qui a un réseau de transport qui a le mérite d'exister, mais qui est tout de même bien en deçà de ce que nous pourrions attendre d'une agglomération de cette taille, et en particulier au niveau de la vallée de la Fensch, vu ce que l'État a fait subir ces dernières années, compte tenu de la dette, ce ne serait pas « déconnant » qu'ils s'engagent un peu plus dans ce sens-là. Je vous remercie.



Michel MORIN, président de la CPDP

Bien. Je demande au prochain intervenant de faire, lui, l'effort d'être un peu plus synthétique. Là, nous sommes à 5,30 minutes pour quelque chose qui... voilà. Monsieur ? Non, vous avez déjà eu la parole. Je donne d'abord la parole à ceux qui ne l'ont pas encore eue. Qui n'a pas eu la parole et la veut ? La DREAL veut répondre.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint, DREAL Lorraine

Oui, je vais répondre parce qu'il y a tout de même eu des choses approximatives qui ont été dites, que je tiens tout de même à corriger. Vous avez dit tout à l'heure que nous avons dit qu'il n'y aurait aucun impact sur La Grange-aux-Bois. Je corrige ce qui a été dit. Nous avons dit tout à l'heure qu'il y avait un report de trafic sur la RN 431 et que si ce report de trafic engendrait une augmentation des nuisances sonores de plus de 2 décibels, le maître d'ouvrage avait des obligations de réaliser des protections phoniques. Nous n'avons absolument pas dit qu'il n'y avait aucun impact. De la même façon que Yann LETROUBLON a précisé qu'il serait regardé quels étaient les impacts éventuels sur les besoins en rechargement de la structure, si celle-ci n'était pas adaptée à ce trafic. Donc, je me permets de corriger.

Sur les échangeurs, en effet, je ne pourrai pas dire beaucoup plus qu'il y a des études. C'est juste qu'il faut vous rappeler que c'est une des difficultés du débat : nous sommes au stade de l'opportunité et absolument pas au stade de l'enquête publique à laquelle nous avons des tracés précis qui sont mis à l'enquête. Aujourd'hui, en effet, il a été identifié des dysfonctionnements sur un certain nombre d'échangeurs et nous avons indiqué que nous étudierons des aménagements en partenariat une fois encore avec les maîtres d'ouvrage des réseaux secondaires, pour améliorer le fonctionnement de ces échangeurs, car ils font partie en effet de l'offre de service offerte aux usagers.

Tout à l'heure, il y a eu une diapositive qui a été projetée dans la présentation initiale par Yann LETROUBLON qui montrait bien qu'aujourd'hui, parce que l'A31 est saturée au nord de Thionville, un certain nombre de trafics diffusent sur le réseau secondaire et que si nous élargissons l'A31, nous permettons de capter ces trafics et de diminuer le trafic sur les réseaux secondaires. Je ne me souviens plus du nom de la RD qui était citée. La RD 58. Ces éléments ont été mis en ligne. Ils ont été partagés. Et vous pouvez regarder d'ailleurs que, malgré la mise à péage, nous constatons que même mise à péage, l'autoroute A31 permet de soulager le réseau secondaire, y compris par rapport à la situation actuelle.

Emmanuelle GAY, Directrice de la Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Lorraine, DREAL Lorraine

Peut-être simplement rappeler que cette décharge du réseau secondaire est un réel enjeu. Vous évoquez les enjeux de cadre de vie, également de sécurité. Cela permet d'avoir un impact vraiment positif sur l'environnement de ces réseaux et des habitants.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint, DREAL Lorraine

Ensuite, vous mentionnez les besoins de transport sur la ville de Thionville. Outre que je ne m'exprimerai pas à la place de l'autorité organisatrice, puisque vous parliez du désengagement de l'État, je me permets juste de compléter en disant que l'autorité organisatrice est bénéficiaire d'une subvention de l'État, dans le cadre d'un appel à projets pour accompagner le déploiement des transports en commun en site propre. Donc, vous ne pouvez pas dire que l'État ne participe pas à cet accompagnement. Et globalement, l'autorité organisatrice prévoit un investissement de l'ordre de 100 millions d'euros pour son projet de transport en commun.

Michel MORIN, président de la CPDP

Madame ?



Nadine MENZIN

J'ai une toute petite question à vous poser. Cela va peut-être un peu vous énerver. Je ne sais pas. Je ne vous ai pas vus prendre beaucoup de notes. Est-ce que nous sommes là pour nous exprimer ? Est-ce que cela compte ou pas ? Voilà ce que je veux savoir.

Michel MORIN, président de la CPDP

Madame, il y aura un *verbatim*. Tout ce qui a été dit est enregistré et sera sur le site internet du débat. Tout, tout, tout.

Nadine MENZIN

Donc, l'avis des Florangeois est pris en compte. L'avis des autres Mosellans est pris en compte. Est-ce cela ?

Michel MORIN, président de la CPDP

Mais Madame, je crois que c'est ce que nous avons dit depuis le début, enfin. Au début, nous vous avons rappelé les règles du débat public. Excusez-moi, mais nous n'allons pas les redire toutes les 5 minutes. Cela a été dit au début. Il faut écouter ce que nous disons. Et tout sera enregistré et publié sur le site internet. La DREAL le verra, vous le verrez, tous les participants le verront...

Nadine MENZIN

J'écoute. Mais je les vois tellement imperturbables et cela me...

Michel MORIN, président de la CPDP

Et tous ceux qui ne sont pas là le verront dans la France entière. Voilà Madame. Autre question. Monsieur ?

Membre de l'association Passerelle à Pont-à-Mousson

Bonsoir. Association Passerelle à Pont-à-Mousson. Je voudrais juste être très court en disant que le tout-autoroute aujourd'hui est un débat qui fait partie du passé. Moi-même, j'ai une culture de la route, donc je sais un peu de quoi je parle. Nous avons fait en Moselle l'inverse, 52, l'A30, la RN 431, l'autoroute au nord-est de Metz, l'A31, nous voulons faire la traversée de Florange, ensuite... enfin voilà, nous faisons des routes, des routes, des routes. Nous ne faisons que des routes et nous voyons que le problème est toujours là. C'est-à-dire qu'il faut que l'on raisonne le logiciel, comme on dit, comme je l'ai entendu ce soir ou dans d'autres réunions. Il faut complètement reconfigurer le logiciel. Et je pense que si nous arrivons à faire 3 voies sur l'A31, sur le sillon lorrain nord – sud et que nous arrivons à faire des solutions alternatives pour le report sur le ferroviaire, cela passera aussi par une troisième voie ferroviaire, parce que nous ne sommes pas à 3 voies partout dans le sillon lorrain. Et cela bloque à certains endroits, notamment entre Nancy et Metz. Je suis utilisateur du TER tous les jours. Il y a des endroits où il n'y a que 2 voies. Donc, s'il y a une troisième voie nous arriverons à faire passer plus de TER sur cette troisième voie. Nous arriverons à faire passer du ferroutage sur cette troisième voie, et de nombreux trains qui transporteront des personnes et des marchandises. C'est tout ce que je voulais dire. Simplement le rééquilibrage de la route et du rail. Cela fait d'ailleurs l'objet de la contribution que nous avons faite au débat public en ce sens. Cela peut s'accompagner aussi de tout ce que nous appelons la route intelligente. Et cela a été dit ce soir, un peu rapidement à mon goût. Mais il y a des choses très intéressantes qui ont été dites. 3 et 3, cela fait 6. Quand c'est surchargé dans un sens, on peut faire 4 et 2 dans l'autre. Et quand on change la pointe, cela fait 4 dans le sens inverse, et 2. Et cela fait toujours 6. Ce



sont de petites choses intelligentes comme cela qu'il faut mettre en œuvre au 21^e siècle. Si nous venons donner des leçons à la terre entière – et cela, je pense que la Fondation Nicolas Hulot l'a très bien dit tout à l'heure –, il faut commencer par se les appliquer à soi-même.

(Applaudissements)

Michel MORIN, président de la CPDP

Vous avez une note très complète coécrite par SNCF Réseau et SNCF Mobilité sur notre site. Je vous engage à la lire. Est-ce que la DREAL veut dire quelque chose ?

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint, DREAL Lorraine

En complément de cette note qui a été faite par SNCF Réseau et SNCF Mobilité, vous avez en ligne aussi l'étude de capacité qui a été réalisée par SNCF Réseau et qui identifie l'ensemble des investissements qui sont nécessaires pour déployer l'offre qui permettra de répondre aux besoins identifiés sur le sillon lorrain et qui répondra à votre question, je l'espère, sur l'opportunité ou pas d'une troisième voie, ce point étant traité par l'étude de SNCF Réseau.

Michel MORIN, président de la CPDP

Bien. Monsieur ?

Serge PORZEISKI

Bonsoir. Serge PORZEISKI, responsable du bureau d'étude au Luxembourg. Je voulais juste faire une petite remarque par rapport à la présentation de Mme MARX tout à l'heure, parce que j'ai assisté à l'atelier de l'offre des réseaux de transport et des déplacements frontaliers. Il y avait aussi une solution qui avait été proposée. C'est de créer une alternance entre les deux côtés de l'autoroute en fonction du trafic existant. C'était juste cette réflexion.

Michel MORIN, président de la CPDP

C'est ce qu'a dit Mme MARX.

Serge PORZEISKI

Je ne l'avais pas retenu. Je pensais que c'était une réflexion qu'il fallait vraiment creuser.

Michel MORIN, président de la CPDP

Et c'est ce qui vient d'être dit par Monsieur, d'ailleurs. C'était bien intégré.

Serge PORZEISKI

D'accord. Merci.

Michel MORIN, président de la CPDP



Bien. Monsieur, je vous en prie, mais je vous demanderai vraiment d'être très court, vous avez déjà eu la parole deux fois. Allez-y.

Antonio DI MATTIA

Antonio DI MATTIA de Florange. Je m'adresse à Mme GAY. Elle a répondu à un intervenant. Vous avez dit que vous aviez étudié le projet méthodiquement et avec un délai. Mais vous travaillez sur un projet qui est vieux de 40 ans et l'environnement il y a 40 ans en arrière n'était pas le même qu'aujourd'hui. Donc, vous travaillez sur du vieux sans le rendre d'actualité. Il y avait 4 lotissements 40 ans en arrière à Florange qui n'existaient pas. Aujourd'hui, ils existent et l'autoroute passe dans nos villages. Voilà, c'est tout ce que je voulais dire. Je vous remercie.

Michel MORIN, président de la CPDP

Merci Monsieur de votre esprit de synthèse. Mme GAY ?

Emmanuelle GAY, Directrice de la Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Lorraine, DREAL Lorraine

Simplement dire d'une part que le projet a beaucoup évolué par rapport à ce qu'il pouvait être il y a quelques décennies. Et les études que nous menons sont évidemment basées sur des éléments actualisés aujourd'hui.

[Intervention hors micro]

Michel MORIN, président de la CPDP

Je crois que la DREAL a compris. D'accord, Monsieur. Ce sera dans le compte-rendu. Je vous en prie.

Maintenant, je demande à la DREAL de venir nous faire part des principaux éléments qu'ils ont tirés à ce stade du débat.

Emmanuelle GAY, Directrice de la Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Lorraine, DREAL Lorraine

Merci M. le Président. À ce stade, comme vous l'avez dit tout à l'heure en introduction, nous ne présentons pas naturellement – c'est trop tôt – les conclusions que nous tirons du débat. La CPDP le fera. Puis, il y aura un temps pour que le maître d'ouvrage définisse les suites qu'il entend donner. C'est simplement à ce stade les quelques éléments marquants que nous avons identifiés au cours des réunions. Et c'est sous ce registre d'éléments marquants que je vais donc intervenir, à la fois sur le débat en général, sur les points qui sont ressortis de façon un peu similaire à un certain nombre de réunions, et ensuite sur les sujets plus complexes à appréhender, et ceux qui font vraiment débat.

Je vais démarrer sur le déroulé et des éléments importants lors des réunions. Nous avons évoqué tout à l'heure la question de la coordination avec le Grand-Duché du Luxembourg et des acteurs ferroviaires. C'est pour nous évidemment quelque chose d'essentiel dans la conception du projet. Nous sommes dans une situation que vous connaissez bien ici, mais qui en France est assez singulière, avec un fonctionnement transfrontalier très marqué. C'était important pour nous que le débat intègre cette dimension transfrontalière d'une part, et d'autre part – vous l'avez souvent évoqué ce soir aussi – que le sujet des différents modes de transport, et pour le déplacement des personnes le sujet du ferroviaire, soit traité.

La diversité des publics qui sont intervenus et qui ont participé au débat, tant dans les réunions plénières que lors de certains débats mobiles ou ateliers est également un élément important. Des avis équilibrés, divers – nous y reviendrons – sur le projet. Et pour nous, des éléments que nous avons eu à regarder, avec un dialogue... j'ai parlé de respect tout à l'heure. En



tout cas, c'est dans cet esprit-là que nous avons essayé de le construire, même si les réponses que nous apportons ne satisfaisaient pas nécessairement vos attentes. Mais c'est dans cet esprit-là que nous avons essayé de fonctionner.

Un point sur lequel je souhaite insister. Un projet complexe sur une aire d'étude vaste. Vous évoquiez tout à l'heure, Monsieur, les questions de contournement d'une agglomération plus ponctuellement. Nous sommes ici sur un projet avec un linéaire important, qui traverse l'ensemble de la région, à grande échelle, avec du coup des préoccupations ciblées, différenciées, selon les territoires puisque certains sujets ressortaient sur l'ensemble des réunions et d'autres de façon beaucoup plus ciblée, territoire par territoire.

Dans les points que nous qualifions de partagés – cela ne veut pas dire que c'est l'unanimité, mais que ces points sont ressortis à un certain nombre de réunions, de façon récurrente : les phénomènes de saturation, de report sur le réseau adjacent, de dysfonctionnement de certains échangeurs ont été régulièrement évoqués. Vous l'avez redit, la saturation n'est pas 24 h/24, c'est certain, mais voilà. Pour un certain nombre de réunions, l'urgence de trouver une solution le plus rapidement possible pour satisfaire les besoins de déplacement nord – sud, sans préjuger de la façon de les satisfaire, mais la nécessité d'agir rapidement. La nécessité de la remise à niveau environnementale de l'infrastructure existante a été évoquée aujourd'hui, plus les sujets de nuisances sonores, et sur d'autres réunions les sujets de nuisances environnementales. Voilà des éléments qui sont ressortis. De même, naturellement et aujourd'hui vos interventions étaient évidemment au cœur de cet enjeu-là, la nécessité de bien prendre en compte les impacts de l'infrastructure sur l'environnement humain. Nous sommes ici, et avec les sujets que vous avez abordés, explicitement dans cet enjeu-là. Également sur l'environnement agricole et naturel, des préoccupations que nous avons plus retrouvées sur les secteurs sud et le Toulousain.

La nécessité de poursuivre le développement des autres modes de transport complémentaires à la route, je crois que c'est quelque chose pour le coup de partagé absolument par tous les intervenants qui se sont exprimés là-dessus. Nous, nous retenons aussi par rapport à ce qui a été dit, les sujets de route intelligente, les enjeux d'exploitation de la route qui ont aussi été largement abordés. Nous les reprenons aussi sous l'angle de l'intérêt de l'exploration d'une exploitation multimodale sur le secteur nord, que nous avons évoquée tout à l'heure.

Je reviendrai tout à l'heure évidemment sur Gye – Dieulouard, comme point qui fait très largement débat. Par contre, en sous-partie de ce point-là, nous avons retenu que les variantes, puisque c'est un secteur sur lequel nous présentions un certain nombre de variantes, nous avons deux variantes que nous identifions comme plus impactantes et les interventions ont confirmé que ces variantes-là étaient vraiment à écarter, nous semble-t-il, de ce que nous avons entendu. Dans un registre complémentaire, nous avons identifié au cours des discussions que le projet renvoyait à des thématiques qui sont objectivement complexes à appréhender et à partager dans cet exercice-là. Les études de trafic ont peut-être été moins évoquées ce soir, mais elles ont été interrogées lors de précédentes réunions sur comment ces études sont construites, avec quels éléments, quelles hypothèses. Nous avons essayé de répondre à ces questions, mais cela fait partie des sujets qui sont revenus.

La prise en compte des autres modes de transport dans le projet, nous en avons parlé tout à l'heure en disant que c'était pour nous un élément important du projet et du débat, avec des points partagés sur la nécessité de travailler bien sur tous les modes. Dans les points plus complexes ou plus divergents, il y a le registre : est-ce que nous sommes bien en complémentarité, est-ce que ce sont des alternatives ? Nous raisonnons dans un registre de complémentarité. Toujours dans ces points, bien sûr, la question des impacts environnementaux. J'ai évoqué tout à l'heure l'engagement, la nécessité de bien les prendre en compte, les questions ont porté notamment sur le recensement des enjeux, sur les questions que nous avons évoquées aussi tout à l'heure sur le niveau de détail du projet à ce stade. Cela vaut aussi pour un certain nombre de questionnements, soit sur les alternatives de tracé, soit sur la conception même des tracés et la façon de minimiser les impacts. Et les engagements qu'un maître d'ouvrage prend dans la réalisation du projet ensuite, nous l'avons évoqué tout à l'heure, nous n'en sommes pas à cette étape-là des études et il y a donc un certain nombre de questions totalement légitimes qui sont soulevées et auxquelles, à ce stade-là, nous ne sommes pas en situation d'apporter toutes les réponses qui ne peuvent venir qu'à des étapes ultérieures des études.

Et également un point que nous avons évoqué ce soir et qui était régulièrement présent : la diversité des usages, la place des poids lourds, mais ce ne sont pas uniquement les poids lourds. Et le fait que le transit, cela a été notamment évoqué lors des premières réunions, est présent, mais que cette infrastructure est caractérisée par une grande diversité des usages, entre le transit, le local, etc.



Sur les sujets qui font débat fortement, là aussi évoqués ce soir, l'opportunité d'un projet routier aujourd'hui, sa cohérence avec l'ensemble des politiques portées par le ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, qui est aussi le ministère des Transports. Un sujet qui fait débat en tant que tel. Le barreau Gye – Dieulouard, nous étions hier soir à Nancy, c'est très explicitement un sujet qui fait débat sur sa réalisation en tant que telle. Sur le mode de financement, également évoqué ce soir, avec la question des financements alternatifs, des sources de financement mobilisables. Puis l'utilisation de la rocade sud de Metz pour le transit, avec la question des impacts.

Sur les questions de tracé, cela fait l'enchaînement, puisque bien évidemment au cœur des éléments qui font débat et qui sont sortis comme éléments très marquants du débat, il y a bien évidemment la question de la traversée de Florange et de la variante de passage sur Hayange. C'est un premier point en termes de tracé, le point qui est ressorti du débat et que nous voulions mettre en exergue sur ces questions. Question importante de tracé naturellement davantage sortie dans les réunions sur le secteur sud, c'est la question du barreau Gye – Dieulouard avec une alternative de l'élargissement de l'A31 dans son tracé actuel. Toujours sur les questions de tracé, la question de la rocade sud de Metz, déjà évoquée. Sur Gye – Dieulouard, lorsque nous disons que les interventions ne sont pas toutes exactement dans le même sens, sur Gye – Dieulouard, il y a à la fois l'opportunité du barreau, ses modalités de réalisation, puis la question d'avoir ou pas un échangeur. Enfin, ce n'est pas ressorti ce soir, mais cela avait été soulevé, la question d'un élargissement de l'A31, entre Hauconcourt et Richemont où ce n'est pas prévu.

Simplement, rapidement – et nous reviendrons tout à l'heure sur le débat public – le Président nous avait suggéré de rappeler un peu la façon dont les choses se passent post débat public et les questions de concertation. Simplement rappeler, comme je le disais en introduction de cette intervention, que nous n'en sommes pas là à dire quelle décision le maître d'ouvrage prendra à l'issue de ce débat. C'est dans un calendrier différent qui est évoqué sur la diapositive projetée. Simplement dire que lorsque le maître d'ouvrage dit ce qu'il va faire, il dit aussi comment il va le faire. Il va dire s'il poursuit ou non le projet, avec quelles modalités et notamment quelles modalités de concertation. Nous ne sommes pas du tout dans un registre où il y a le débat public et ensuite plus jamais de concertation sur les territoires. Nous sommes dans un registre où il y a le débat public. Il y a ensuite un temps pour que la Commission, puis le maître d'ouvrage, se positionnent par rapport à ce qui est fait, et ensuite une poursuite de concertation en continu. Donc, la décision sur les modalités de cette concertation intervient dans le calendrier que je vous ai évoqué tout à l'heure. Là, je ne vais pas préempter cette présentation. Simplement, naturellement, cette concertation se poursuit au fur et à mesure de l'avancement des études, avec des modalités qui sont définies par rapport aux enjeux qui ont été pointés dans la conduite du projet et par rapport aux différents territoires, avec des registres que nous pouvons imaginer à la fois sur des enjeux thématiques, tels que ceux que nous avons évoqués, des enjeux plus territoriaux sur l'ensemble des secteurs où il y a de gros sujets de choix de tracés et de modalités d'insertion des tracés. Donc, typiquement, par rapport à ce que nous avons vu aujourd'hui ou hier à Nancy et ce que nous avons évoqué sur les questions de propositions sur le tracé. Nous identifions bien des enjeux de concertation territoriaux fins par rapport à cela, de rencontres. Puis, dire que les modalités de cette concertation peuvent se définir précisément avec des formules qui peuvent être concertation avec garant. C'est une possibilité pour poursuivre la démarche.

Michel MORIN, président de la CPDP

Merci Mme la Directrice. Pour terminer, je donne la parole à Mme Christine JEAN, membre de la Commission particulière pour vous faire part des principales interventions que nous avons notées à ce stade du débat.

Christine JEAN membre de la CPDP

Bonsoir à tous. En propos liminaire, je souhaite préciser qu'il ne s'agit pas du tout de notre compte-rendu, mais effectivement comme vient de le dire notre Président d'un premier bilan des interventions du public, c'est-à-dire de vos interventions, et en aucun cas d'un compte-rendu qui, lui, prendra en compte aussi les réponses du maître d'ouvrage et proposera, le cas échéant, un certain nombre de recommandations.

La première chose peut-être avant même de parler des interventions, c'est l'importance de la participation. À ce stade, puisque je rappelle que le débat se poursuit au moins jusqu'au 13 juillet, et donc même s'il n'y a plus de réunions prévues en



tout cas à ce stade, il est toujours possible de contribuer sur internet, ce sont donc 2 200 personnes réunies lors des 8 premières réunions publiques, 445 Lorrains rencontrés lors des débats mobiles, 520 contributions en ligne. Aussi bien au niveau des réunions publiques que des contributions en ligne, nous pouvons dire que globalement il y a eu pas mal de participation à ce débat, si nous comparons aux autres débats qu'organise la Commission nationale du débat public. C'est donc un sujet qui intéresse les Lorrains. 44 personnes ont participé aux deux ateliers thématiques. Nous attendions à vrai dire un peu plus de monde à ces ateliers compte tenu des nombreuses interventions qui ont eu lieu sur ces sujets. Puis, 18 cahiers d'acteur ont été rédigés. Je rappelle à ceux qui sont ici présents et qui n'auraient pas... ce sont des associations et des institutions qui peuvent rédiger ces cahiers d'acteur. Et donc, s'il y en a ici, j'ai entendu plusieurs interventions ce soir, les personnes ne sont pas forcément là, qui souhaitent faire un cahier d'acteur, ils peuvent trouver sur le site internet les modalités de rédaction de celui-ci.

Concernant les interventions du public, il y a des choses qui se recouperont avec ce qu'a dit le maître d'ouvrage. Donc, un constat quand même globalement partagé sur la nécessité de régler le problème d'engorgement de l'A31 et la nécessité d'améliorer la sécurité sur cet axe, et effectivement des divergences sur les solutions pour y remédier.

Des débats sur 5 thématiques principales.

- Le financement du projet A31 bis. J'ai envie de dire que ce sont un peu les premières interventions que nous avons eues dans la première réunion de Nancy.
- Les aménagements proposés.
- Leurs impacts sur l'environnement.
- Les autres offres de transport.
- Le développement économique.

Donc, certaines de ces interventions ont un peu été faites à chaque réunion publique. D'autres ont été faites plus spécialement à certaines d'entre elles, en fonction de leur lieu géographique, ce qui est compréhensible. Sur le financement du projet A31 bis, nous avons des participants qui se sont montrés favorables au péage, à une principale condition, c'est que son prix soit raisonnable, et favorables parce que considérant que cela pouvait effectivement accélérer le processus et également offrir une meilleure garantie de service. Mais également des oppositions au péage qui se sont clairement exprimées. Certains considérant que l'autoroute avait déjà été payée, d'autres qu'il risquait d'engendrer un report de trafic sur les réseaux secondaires, qu'il risquait également de pénaliser les travailleurs frontaliers et, s'agissant du barreau Toul – Dieulouard, une interrogation sur la capacité, compte tenu du péage, à pouvoir l'utiliser pour les personnes qui habitaient à côté, puisqu'effectivement cela représentait un prix élevé pour un gain de temps limité, voire pour les poids lourds de transit.

Face à cela, un certain nombre de propositions pour le financement se sont exprimées. Je dirais qu'il y en a de deux ordres. D'abord, beaucoup de personnes se sont exprimées en faveur de faire payer les poids lourds en transit. Évidemment, nous parlions de l'écotaxe régionale, dont vous regrettez l'abandon. Et un deuxième type de demande, que l'on sollicite des financements auprès d'autres acteurs que ceux qui sont sollicités dans le cadre aujourd'hui imaginé, même s'il y a déjà des financements européens de prévus, en tout cas une sollicitation qui est prévue, mais qui n'est pas encore opérationnelle à ce stade. Donc, c'est bien de demander des financements européens compte tenu de la situation de cette autoroute qui est de transit européen. Et également le Grand-Duché de Luxembourg, étant donné qu'une grande partie des problèmes sont aussi occasionnés par les importantes navettes pendulaires pour les travailleurs frontaliers. Également de faire appel au Commissariat général à l'investissement.

Ensuite, concernant les aménagements proposés, des sujets qui ont fait débat, beaucoup d'interrogations sur les hypothèses de trafic. Là, ils sont un peu classés, en fonction du nombre d'interventions qui ont eu lieu sur le sujet, sachant comme cela a déjà été dit que nous ne serons pas là uniquement dans du quantitatif dans le compte-rendu. Ce qui comptera beaucoup aussi, c'est la qualité des arguments qui ont été avancés. Donc, les hypothèses de trafic effectivement on fait l'objet de beaucoup d'interventions. Et bien sûr, les deux sections neuves qui sont proposées, c'est-à-dire le barreau Toul – Dieulouard, ainsi que le contournement est de Thionville avec la traversée de la commune de Florange.



Également, beaucoup d'interrogations sur le coût du projet avec une demande d'avoir les coûts par tronçon et avec derrière l'interrogation de l'approche actuelle sur la globalité du projet et effectivement sous-jacente la demande que nous avons une vision peut-être d'une réalisation par tronçon. Également, la question de la liaison entre Thionville et la frontière, avec l'exploitation multimodale de la bande d'arrêt d'urgence. Également rappelée ce soir, puisque nous sommes à Metz, la question du contournement est de Metz avec l'inquiétude si nous interdisons les poids lourds d'un côté, que ceux-ci soient davantage présents sur la RN 431. Et également, les impacts environnementaux qui ont fait l'objet de beaucoup de questionnements. Et je vais revenir plus précisément sur ces impacts du projet sur l'environnement.

Les questions, là encore un peu hiérarchisées, donc ce qui a fait l'objet de plus d'interventions, c'est bien sûr les inquiétudes que le projet suscite en matière de nuisances sonores et de qualité de l'air, avec derrière des questions de santé, des questions sanitaires, celles-ci fortement exprimées et vraiment d'une manière assez générale. Bien sûr aussi, la question du climat. Cela a été encore rappelé beaucoup ce soir, avec cet objectif qui est affiché au niveau national d'une réduction des émissions de gaz à effet de serre, avec cette référence à la conférence de Paris la COP 21, qui aura lieu à la fin de l'année. Des préoccupations qui se sont davantage fait jour dans le secteur de Toul sur l'environnement naturel avec des impacts notamment cités sur la ressource en eau, compte tenu des caractéristiques karstiques du sous-sol. Puis, l'environnement agricole avec effectivement des emprises et des consommations d'espaces agricoles qui sont là les plus importantes, puisque nous sommes dans une section neuve, alors que les problèmes sont plus réduits sur les sections élargies, voire dans le tracé actuel proposé dans Florange.

Ces interrogations sur les hypothèses de trafic, etc., également la question des impacts du projet sur l'environnement, ont amené à faire des propositions de tracé alternatif pour les sections neuves. Concernant le barreau Toul – Dieulouard, il s'agit de l'élargissement de l'A31 entre Toul et Nancy et également une proposition d'élargissement de la RD 611. Est posée également la question du trafic sur l'A33 à proximité de Nancy, puisqu'elle concentre à la fois des trafics nord – sud et trafic est – ouest. Là, c'est peut-être plus une interrogation qu'une alternative.

Concernant le contournement ouest de Thionville, c'est le tracé qui a été exposé ce soir, même si vous avez dit qu'il s'agissait d'une hypothèse et que vous demandiez que d'autres soient, si j'ai bien compris, éventuellement étudiées, en tout cas que le maître d'ouvrage fasse des propositions. En tout cas, un tracé empruntant la forêt domaniale et surplombant le site d'Arcelor Mittal sur la commune d'Hayange. Également, s'agissant du contournement ouest de Thionville, la question posée de dévier les trafics entre Arlon en Belgique et Thionville par l'A30 qui permettrait peut-être d'éviter d'avoir à construire ce contournement ouest de Thionville.

Ensuite, un autre sujet qui a fait débat partout est la question des offres alternatives de déplacement. Certains la voient plus pour certains tronçons ou au contraire vraiment comme une alternative plus globale au projet routier dont l'opportunité est alors remise en cause. Avec, là encore en fonction du nombre de fois où ces différentes propositions ont été citées, la question de la relation avec le Grand-Duché de Luxembourg par bus, pas train et poser la question de l'intermodalité qui ressort. C'est-à-dire effectivement pour les personnes qui sont un peu plus éloignées des gares, comment nous organisons l'accès aux gares en créant pour l'accès voiture des parkings et aussi des parkings vélo puisqu'il faut penser également l'alternative avec des modes doux, moins polluants. Et effectivement l'accès aussi des bus aux gares, côté français. Également, l'incitation au covoiturage a déjà été évoquée et le développement du ferroutage avec du transport fluvial pour ce qui concerne les marchandises. Il y a eu également une proposition qui a été faite à plusieurs réunions, celle de créer un monorail entre Thionville et Luxembourg. C'est une proposition de l'association UCIROUTHE.

Enfin, je terminerai. Il y a eu tout de même des interventions sur le développement économique du territoire, sachant que pour les milieux économiques et sociaux, cette autoroute A31 bis est considérée comme un projet vital pour le développement économique du sillon lorrain, et plus globalement de la région, mais qu'effectivement ce point de vue n'est pas forcément partagé par tout le monde et qu'un certain nombre d'interrogations existent quant au lien que l'on peut faire entre l'A31 bis et le développement économique. Notamment, cette question a été posée dans le Toullois.

Je vous remercie. Encore une fois, il ne s'agit pas de considérer que c'est notre compte-rendu. C'est un premier bilan de vos interventions. Et Madame, comme cela vous a déjà été dit, tout a été enregistré. Donc, nous avons déjà beaucoup de choses à lire d'une manière encore plus approfondie et qui seront utilisées pour faire notre compte-rendu, dont je rappelle que nous avons à le faire dans les deux mois, à la fin du débat, et qui sera remis donc au gouvernement par l'intermédiaire de M. MORIN. Je vous remercie.



(Applaudissements)

Michel MORIN, président de la CPDP

Merci. Comme je vous l'ai dit liminairement, nous saurons le 2 juillet si notre débat se termine le 13 juillet ou s'il est prolongé à peu près jusqu'à la mi-septembre. Nous ne pouvons pas en dire plus aujourd'hui, puisque la Commission nationale ne statuera que le 2 juillet. Il est possible, mais pas du tout certain, que le débat soit prolongé jusqu'à mi-septembre. En tout cas, je vous remercie beaucoup de votre participation à cette réunion.

(Clôture de la réunion à 22h25)