



Projet autoroutier A31 bis "au cœur du sillon lorrain"

SYNTHÈSE RÉUNION PUBLIQUE DE CLÔTURE Metz, le 22 septembre 2015, 19h10 à 21h45

En tribune

Commission particulière du débat public :

Christine JEAN (CPDP)
Michel MORIN (CPDP)
Laurent PAVARD (CPDP)
Jean-Michel STIEVENARD (CPDP)

Maîtrise d'ouvrage :

Emmanuelle GAY, Directrice de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Lorraine, DREAL Lorraine
Yann LETROUBLON, Chef de projet DREAL Lorraine
Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL Lorraine

Intervenants :

Dominique GROS, Maire de Metz

Nombre de participants : 140 personnes



Début de la réunion à 19h10

Intervention de Dominique GROS, Maire de Metz

Dominique GROS salue la qualité du travail et des échanges relatifs à ce débat public et rappelle que le projet A31 bis est central pour la nouvelle région Grand-Est, en tant qu'axe principal du sillon lorrain et voie principale de déplacement de l'aire Metz–Thionville. Il revient sur les inquiétudes relatives au financement du projet et avance diverses solutions : la contribution européenne à ce projet d'envergure européen, la participation du Luxembourg et la mise en place d'une redevance spécifique (de type écotaxe) sur les camions. Il rappelle que l'A31 a aujourd'hui un impact fort sur les habitants de Metz du fait de la proximité immédiate d'habitations sur le tracé de l'autoroute.

Présentation du débat public

Michel MORIN, président de la Commission particulière du débat public A31 bis, présente le déroulé de la réunion du soir.

Jean-Michel STIEVENARD, membre de la Commission particulière du débat public A31 bis, rappelle les principes réglementaires du débat public qui porte sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques du projet.

Le rôle de la CPDP, indépendante et neutre, est d'organiser le débat public et d'y garantir la transparence de l'information, l'équivalence d'expression et de participation ainsi que le caractère argumenté des avis exprimés. Il décline ensuite sa composition, puis les modalités de participation du public à travers les avis, propositions (comme l'expertise indépendante), contributions et cahiers d'acteur.

Présentation du projet A31 bis

Yann LETROUBLON, chef de projet à la DREAL Lorraine, rappelle que le sillon lorrain est situé au cœur d'un corridor de déplacement européen nord-sud, qui implique des transits importants. Par ailleurs, la région compte d'importantes agglomérations qui génèrent de nombreux trafics. À ce contexte s'ajoute l'attractivité économique du Grand-Duché de Luxembourg, qui influence la mobilité du nord de la région.

L'A31 supporte un trafic très élevé, de l'ordre de 80 000 à 96 000 véhicules par jour. Le trafic poids lourd y est également très élevé, de l'ordre de 10 000 poids lourds, par jour. 55 % de ces poids lourds sont en transit. Les conditions de circulation de l'A31 sont difficiles et denses sur l'ensemble de l'itinéraire. Le taux de gravité des accidents y est plus élevé que sur les autres autoroutes françaises. Dans les 15 prochaines années, ces conditions de circulation se dégraderont progressivement sur l'ensemble de l'itinéraire.

Pour répondre aux besoins de déplacement, la région bénéficie cependant d'autres atouts que l'infrastructure autoroutière : les voies de navigation, avec la Moselle, du nord de la Lorraine à l'ouest de Nancy et la voie ferrée, orientée nord-sud. L'offre de transport de voyageurs sur rail a d'ailleurs été augmentée durant ces dix dernières années et se poursuit à travers le cadencement des trains. Pour les voyageurs, la capacité du réseau ferroviaire est suffisante, mais nécessite des investissements. S'agissant du fret, les modes ferroviaires et fluviaux sont en cours de développement. Des plates-formes multimodales (routier, ferré, fluvial) accueillent des marchandises de façon massifiée. Le développement de ces modes alternatifs à la route permet d'imaginer, à l'horizon 2030, une augmentation du volume transporté équivalent à 1000 poids lourds par jour. La région Lorraine est donc l'une des régions les plus multimodales de France. En revanche, la réponse des projets multimodaux à la saturation de l'A31 reste partielle. C'est la raison pour laquelle le maître d'ouvrage propose un aménagement autoroutier pour répondre aux besoins en déplacement des Lorrains et aux besoins économiques du sillon.

Les objectifs du projet A31 bis sont :

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



Le projet porte sur la conception d'un itinéraire global de 115 km, du nord au sud, avec 90 km d'aménagement :

- L'élargissement de l'autoroute actuelle à deux fois trois voies lorsque c'est envisageable ;
- Des remises à niveau de l'autoroute actuelle dans ses parties élargies : protection phonique, amélioration de l'assainissement, rétablissement des continuités écologiques ;
- La construction de nouveaux tronçons, à deux fois deux voies, en veillant à minimiser les effets sur l'environnement. Sur le barreau neuf Toul-Dieulouard, cinq variantes du projet sont soumises au débat public. L'État privilégie les variantes qui utilisent le plus d'aménagements sur place, moins contraignantes pour l'environnement naturel et agricole.

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

Trois scénarios ont été étudiés :

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

Les effets attendus du projet sont les suivants :

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

Présentation de l'expertise complémentaire

Michel MORIN, président de la CPDP 131 bis, présente les conclusions de l'expertise complémentaire indépendante portant sur le triangle Toul – Dieulouard – Nancy.

Les experts considèrent que les projections de trafic de la DREAL Lorraine, maître d'ouvrage du projet, sont globalement acceptables mais indiquent qu'une approche plus mesurée et par étapes est préconisée. L'aménagement sur place à 2x3 voies entre Toul et Dieulouard est réalisable mais comporterait des inconvénients très forts. Les experts ne recommandent pas cet élargissement à 2x3 voies à caractéristiques normales dans la traversée de Nancy.

Ils proposent une gestion dynamique de la circulation et suggèrent un élargissement au droit de Maxéville sur une plateforme minimum en utilisant la bande d'arrêt d'urgence. Un élargissement de l'A31 à 2x3 voies au nord immédiat de Nancy (Bouxières-Dieulouard) apparaît contre-productif.

Enfin, les experts ne préconisent pas de réaliser un barreau neuf Toul – Dieulouard à 2x3 voies qui serait surdimensionné compte tenu des prévisions de trafic actuelles. À cet égard, ils suggèrent une démarche évolutive :

- à court terme (5-15 ans), des aménagements localisés de l'itinéraire de contournement (RD 611 principalement) ;
- à moyen terme (2030), un barreau à caractéristiques réduites (2 voies) avec demi-diffuseur sur l'A31 et pont sur la Moselle ;
- à long terme (2050), si l'évolution du trafic le nécessite, barreau à 2x2 voies.

Enfin, ils recommandent d'installer un véritable observatoire des trafics.



Questions/réponses et avis sur le projet autoroutier A31 bis

Prises de position générales sur le projet et préconisations

Le porte-parole d'un collectif d'association estime que l'expertise indépendante démontre que l'évolution du trafic est plus faible que ce qui a été prévu par la DREAL ; que le coût des nouveaux tronçons est prohibitif ; que la construction d'une autoroute ou son élargissement en milieu urbain ne se pratiquent plus dans un contexte de post-Grenelle et que l'autoroute payante ne peut pas concurrencer une autoroute gratuite. Il souhaite que ces remarques soient prises en considération pour le barreau Toul-Dieulouard comme pour le barreau florangeois.

Un conseiller municipal à Metz remarque que dans l'agglomération messine la croissance du terminal multimodal dédié au transport de conteneurs implique un renforcement du transport par camion. Or, l'infrastructure est déjà saturée et n'est pas en mesure d'absorber ces trafics supplémentaires. Il ajoute qu'il manque une entrée-sortie sur le contournement Est de Metz et considère que l'État devrait prendre en charge les interfaces qui permettent l'entrée et la sortie de l'autoroute.

La DREAL indique qu'une étude a été réalisée sur la rentabilité économique. Dans cette étude est mentionnée la nécessité de retravailler sur un certain nombre d'échangeurs et de diffuseurs. La DREAL rappelle que les autres réseaux ne relèvent pas du financement du projet tel qu'il est présenté.

Impacts sur l'environnement humain et la santé

La présidente du collectif PAIX à Florange affirme que les solutions alternatives à la traversée de Florange sont ignorées par la DREAL Lorraine. Elle estime que le tracé prévu par le maître d'ouvrage est illégal car il contredit les textes de la directive territoriale d'aménagement du bassin Nord Mosellan qui reconnaît la nécessité d'un itinéraire autoroutier pour le transit international et les échanges qui s'écarte des zones urbaines. Selon elle, le tracé proposé est également dangereux et nocif car l'emprise de l'autoroute est située à proximité immédiate d'une école, d'un stade, d'un collège et de 750 maisons. Elle rappelle les sacrifices auxquels ont consenti les Florangeois pour acquérir leur foyer et critique un tracé obsolète. Elle évoque les risques en matière de pollution, de nuisances sonores et de pertes de valeurs immobilières et dénonce le principe de la concession au privé et le recours au péage qui va conduire à surcharger le réseau secondaire. Elle demande que des tracés alternatifs soient étudiés et regrette avec force également qu'aucune réunion publique n'ait été organisée à Florange. Elle remet à la CPDP une pétition contre le projet, signée par 2 000 Florangeois, s'ajoutant aux 800 signatures déjà déposées précédemment.

Un intervenant du collectif PAIX à Florange renvoie vers le rapport de la DTA qui évoque la nécessité de s'écarter des zones urbaines traversées par l'actuelle A31. Il indique que dans le projet seule la ville de Florange n'est pas évitée.

Un habitant de Florange considère que le réseau secondaire et donc les habitants seront d'autant plus impactés par le projet que les automobilistes éviteront le péage et surchargeront le réseau secondaire. Il indique que les Florangeois s'opposeront avec force à un projet qui coupera Florange en deux.

La DREAL rappelle que le tracé a été inscrit dans les documents d'urbanisme depuis plusieurs décennies et n'est pas contraire à la DTA. Elle indique ensuite que toutes les mesures de limitation d'impacts seront recherchées, puis rappelle qu'une infrastructure adaptée au trafic autoroutier permettra de délester les réseaux secondaires et de limiter les impacts sur la population.

Modes de transport alternatifs à la route

Un membre du Conseil économique et social à la Commission Mobilités pour la CGT estime qu'il faut une complémentarité des modes de transports et rappelle la demande de l'union interfédérale des transports que le quatrième scénario d'un financement totalement public soit étudié. Concernant l'écotaxe, il renvoie vers l'expérience suisse qui montre que le rail a augmenté sa part de marché de transport de marchandises de 69,2 % par rapport à la route au premier septembre 2015, à la suite de la hausse de la redevance des poids-lourds et de la hausse de la limite des poids-lourds à quarante tonnes. Cette évolution de la politique de transport suisse doit interroger les orientations du projet A31 bis. Il salue enfin la Commission pour son travail et la bonne tenue des débats durant l'ensemble des séances.



Le président de la Commission Mobilités du Conseil économique, social et environnemental de Lorraine indique que le CESEL défend le concept d'optimodalité qui permet une meilleure combinaison entre les différents modes de transports et une meilleure répartition des trafics. Il rappelle que l'A31 est l'axe le plus chargé de France, évoque l'état de dégradation de l'autoroute auquel il est urgent de répondre. Il observe ensuite que le morcellement du projet préconisé par les experts résultant de considérations financières conduira à l'abandon de ce projet alors que, selon lui, c'est la concession de certains tronçons qui peut en accélérer la faisabilité. Il rappelle son soutien au projet jugé indispensable et urgent et espère donc que le projet arrivera rapidement à la phase de l'enquête publique dans un délai de 5 ans, phase lors de laquelle les interrogations sur les différents barreaux pourront être approfondies. Il souligne enfin que grâce à la CPDP les échanges ont eu lieu dans un climat serein, constructif et en toute indépendance.

Une conseillère municipale de Metz rappelle les responsabilités de chacun en matière de changement climatique vis-à-vis des générations futures. Ces enjeux environnementaux demandent un autre projet, alternatif, de type voie ferrée. Elle remarque que le Luxembourg a une forte volonté de sortir de réduire l'usage de la voiture et souhaite donc que l'État rattache le projet français au projet luxembourgeois MoDu (mobilité durable), en mettant en place des bus, l'auto-partage et une gestion dynamique des flux. Elle estime ensuite que le tronçon Hauconcourt-Fey et le passage à Metz doivent être repensés et indique que Metz Métropole ne pourra pas participer au financement d'un report de la circulation de la ville vers la rocade si celle-ci était amenée à avoir un caractère autoroutier. Elle pense que si une expertise comparable à celle de Toul-Dieulouard avait été faite sur la traversée de Florange, elle aurait abouti aux mêmes conclusions.

Concernant la possibilité d'une deuxième voie ferroviaire sur le sillon lorrain la DREAL déclare que les études réalisées par SNCF Réseau montrent que cette deuxième voie ne serait pas utile et que le projet intègre déjà les évolutions attendues en matière d'intermodalité. La DREAL indique ensuite que les études sont menées conjointement avec le Luxembourg pour une exploitation multimodale de l'A31 au nord de Thionville et confirme que les Luxembourgeois envisagent également un élargissement de l'autoroute de leur côté. S'agissant du passage à Metz, la DREAL indique que les problèmes ne sont pas capacitaires mais liés à un problème de fonctionnement des échangeurs qui devra être étudié. Concernant l'expertise Toul-Dieulouard, cette dernière appelle un certain nombre d'études complémentaires pour assurer la faisabilité de ses conclusions. En outre cette expertise n'a pas remis en cause les principes des simulations de trafic sur le barreau. Par ailleurs, le contexte de Toul-Dieulouard n'est pas transposable sur d'autres tronçons du projet.

Écotaxe

Une députée demande s'il est possible d'imaginer une transposition de la taxe allemande sur la région ACAL.

La DREAL rappelle que la mise en place au niveau régional d'une écotaxe telle que conçue au niveau national pose des difficultés techniques, réglementaires et financières et que le Premier ministre a indiqué qu'il n'était pas ouvert à une expérimentation de l'écotaxe au niveau régional.

Aspects socio-économiques

Le président de la Chambre du Commerce et de l'Industrie de Lorraine rappelle que l'A31 bis est vitale pour le développement économique de la région, notamment en termes d'emplois. Il rappelle que la fluidité du trafic et la mobilité transfrontalière sont des enjeux cruciaux et que le trafic connaît déjà des perturbations et arrivera à saturation en 2030. Il indique que le nombre de Lorrains travaillant au Luxembourg augmentera d'environ 30 % dans les dix années à venir et que 60 % des emplois sont concentrés sur le sillon lorrain. Il rappelle que l'État investit dans le transport fluvial de marchandises, mais note que le renoncement à l'écotaxe ne rend pas ce mode de transport attractif. Au regard de tous ces éléments il insiste sur la nécessité pour la région et ses habitants de disposer d'une infrastructure adaptée.

Les enseignements du débat par la DREAL Lorraine

Emmanuelle GAY, directrice de la DREAL Lorraine, indique en préambule que son intervention vise à restituer les éléments clés retenus par la DREAL à l'issue des interventions sans préjuger des conclusions de l'État.

Des différents échanges du débat public, il ressort en particulier les points d'accord suivants : l'importance des déplacements effectués sur l'ensemble du sillon lorrain et l'urgence d'apporter des solutions ; une coordination forte avec les projets portés par le Grand-Duché de Luxembourg, la SNCF et VNF ; la diversité des publics ; des avis équilibrés sur le projet et l'émergence



d'un dialogue ouvert entre les intervenants ; un projet complexe sur une aire d'étude vaste et des attentes différenciées selon les territoires ; le constat d'une saturation de l'A31, de reports sur les réseaux adjacents, de dysfonctionnements d'un certain nombre d'échangeurs ; la nécessité d'une remise à niveau environnementale de l'infrastructure existante ; la nécessité de bien prendre en compte les impacts de l'infrastructure sur l'environnement humain, agricole et naturel ; la nécessité de poursuivre le développement des autres modes de transport ; l'intérêt d'explorer une exploitation multimodale sur le secteur nord.

Le débat a fait ressortir des thématiques complexes : des études de trafic avec des données très riches sujettes à questionnements ; la diversité des usages avec une place importante des poids-lourds ; la prise en compte des autres modes de transport dans le projet global ; les limites de l'état actuel du projet s'agissant de la question des impacts environnementaux.

Les sujets qui font débat sont les suivants : l'opportunité d'un projet routier aujourd'hui ; le barreau Gye – Dieulouard, perçu différemment selon les territoires et qui a fait l'objet d'une demande d'expertise complémentaire ; le mode de financement (équilibre à trouver entre contribution publique et contribution des utilisateurs ; question des délais de réalisation) ; l'utilisation de la rocade sud de Metz pour le transit ; l'utilisation de l'emplacement réservé dans la commune de Florange.

Un certain nombre de propositions ont été émises sur le tracé : variante de passage de la liaison A30 – A31 Nord via Hayange au lieu de Florange ; élargissement de l'A31 depuis Toul et dans la traversée de l'agglomération nancéenne en lieu et place du Barreau de Gye à Dieulouard ; demande d'un échangeur sur le Barreau Gye – Dieulouard ; requalification de la rocade sud de Metz, en complément du projet ; demande d'élargissement de l'A31 entre Hauconcourt et Richemont.

Emmanuelle GAY aborde enfin les résultats de l'expertise complémentaire sur le secteur Toul–Nancy–Dieulouard, qui ouvre l'analyse de réflexions et d'analyses complémentaires, puis conclut son intervention sur les suites du débat.

Les données quantitatives sur la participation du public lors du débat

Christine JEAN, membre de la CPDP A31 bis, insiste sur le bon niveau de participation au débat public : 2 500 personnes réunies lors des 10 premières réunions publiques, 445 Lorrains rencontrés lors des 4 débats mobiles, 636 contributions en ligne, 146 commentaires, 44 personnes ayant participé aux 2 ateliers thématiques et 26 étudiants à un atelier spécifique, 42 cahiers d'acteur rédigés et plus de 7 000 visiteurs uniques sur le site Internet où 94 % des contributions émanent du sillon lorrain.

Temps d'échange sur l'évaluation du débat

La vice-présidente de l'association PAIX à Florange estime que les populations du Toulinois et celles de Florange n'ont pas été traitées de façon équitable puisqu'aucune expertise complémentaire n'a été menée sur le tronçon impactant Florange, alors même que leur pétition a recueilli plus de signatures. Elle réitère les inquiétudes des habitants de Florange sur les nuisances créées par le passage de l'autoroute dans leur ville et demande comment les personnes en seront protégées. Elle évoque ensuite la présence à Florange d'un château classé monument historique ainsi que de chauve-souris et ironise sur la considération peut-être plus importante apportée à ces deux éléments qu'à la santé des habitants de la ville.

La CPDP rappelle la procédure d'expertise complémentaire, régie par le Code de l'environnement : réception de demandes écrites de la part de plusieurs acteurs du territoire, évaluation de ces demandes par la CPDP, transmission le cas échéant à la CNDP qui décide en dernière instance d'accorder ou non une expertise et qui la finance. La CPDP rappelle que plusieurs demandes ont été rédigées pour une expertise complémentaire dans le triangle Toul-Nancy-Dieulouard, en juin par plusieurs acteurs du secteur de Toul et que la CNDP a décidé de faire droit à ses expertises le 2 juillet. La CPDP ajoute qu'aucune demande écrite d'expertise complémentaire n'a été déposée par la mairie de Florange ou par ses citoyens.

L'ancien maire de Florange regrette qu'aucune étude n'ait été demandée par Florange. Il estime que le projet actuel ne tient pas compte des débats ayant déjà eu lieu sur le sujet (débat public sur l'A32 en 1999, débats autour du rapport Lépingle en 2003, étude sur le contournement ouest de Thionville). Il déplore ensuite que la commande n'ait pas été plus ambitieuse par rapport au transport transfrontalier et à l'intermodalité en se référant notamment au projet luxembourgeois Modu. Il indique enfin que les Florangeois continueront de se mobiliser.



Le maire de Florange rappelle que la ville s'est toujours opposée à la traversée de Florange par le projet, en proposant notamment un tracé alternatif évitant la traversée de la ville et passant par la friche industrielle des hauts fourneaux. Ce tracé, moins coûteux, aurait un impact environnemental beaucoup plus faible que le tracé prévu. Il souhaite que ce tracé alternatif soit étudié. Il conclut en saluant la qualité des échanges au cours du débat public et l'écoute dont la CPDP a fait preuve.

La DREAL rappelle que l'une des difficultés du débat réside dans le fait qu'il se situe très en amont de la démarche et que donc le projet n'est pas encore très précis dans sa conception. Elle indique que les impacts dans le secteur de Florange seront limités par un passage en déblais avec des portions en tranchée couverte et des protections phoniques. Ces études d'analyse d'impact doivent faire l'objet de concertations approfondies.

Le vice-président du Conseil régional rappelle que de nombreux partenaires travaillent sur la gestion unique des ports lorrains, sur l'économie circulaire, sur le cadencement des TER et sur les parkings de covoiturage et les offres de stationnement mais que ces travaux ne permettent pas d'éviter les effets de saturation sur les axes routiers. Il rappelle également que l'A31 se trouve sur un corridor européen et doit donc faire l'objet d'une saisie par l'État de la Commission Européenne sur les aspects de financement et considère que ce n'est pas à la seule Lorraine de payer pour cette infrastructure. Il espère enfin que la DREAL étudiera avec attention les projets alternatifs proposés pendant le débat public dont il souligne l'importance et la qualité.

Un membre de l'association AGIRR observe que la parole du maître d'ouvrage a peu évolué au fur et à mesure du débat. Il revient ensuite sur l'intérêt d'élargir le cadre de l'étude à l'A33, l'A30, aux traversées urbaines des différentes villes. Il souhaite que des leçons soient tirées des erreurs passées commises en matière d'infrastructure autoroutière et dit être favorable à l'abandon du passage par Florange et à l'abandon du tronçon Toul-Dieulouard. Il conclut son intervention en expliquant qu'en perspective des problèmes environnementaux, sa génération attend un autre projet qu'une autoroute pour répondre aux enjeux du transport.

Un habitant de Florange évoque la nécessité d'anticiper les projets Europort et Terra Lorraine qui devront être desservis par de nombreux camions et conteneurs. Il demande également comment la desserte des usines florangeoises d'Arcelor Mittal sera assurée dans la mesure où le projet ne prévoit aucune sortie à Florange. Il craint donc que les camions ne s'y rendent en traversant Florange.

Présentation des principaux sujets d'échanges lors du débat par la CPDP

Christine JEAN, membre de la CPDP, évoque en premier lieu le constat partagé sur la nécessité d'améliorer la sécurité et de désengorger l'A31, puis décline les cinq thématiques principales ressorties des différentes interventions :

1. Le financement du projet A31 (267 contributions)

Un certain nombre de propositions ont été faites : faire payer les poids-lourds en transit (écotaxe régionale) ; créer une redevance pour l'utilisation de l'autoroute sous la forme d'une vignette ; solliciter les financements européens ; solliciter un financement par le Grand-Duché de Luxembourg ; faire appel au Commissariat général à l'investissement.

Certains participants se sont montrés favorables au péage à deux conditions : payer pour une meilleure qualité de service et à un « faible » prix. D'autres s'y sont opposés pour différentes raisons : « l'autoroute a déjà été payée » ; risque d'engendrer un report du trafic sur les réseaux secondaires ; pénalise les travailleurs (liaisons Metz – Nancy et Thionville – Luxembourg) ; le barreau Toul – Dieulouard à 2x2 voies constitue un faible gain de temps pour un prix élevé.

2. Les caractéristiques du projet (264 contributions)

S'agissant des caractéristiques du projet, il y a eu des interventions sur certains secteurs de l'A31 bis et pas vraiment sur d'autres. Les interventions ont porté essentiellement sur les tronçons neufs, sur le barreau Toul-Dieulouard, remettant en cause ou craignant les hypothèses de trafic.

- Barreau Toul – Dieulouard : remise en cause des hypothèses de trafic et craintes sur les reports de trafic.



- Contournement Ouest de Thionville : contestation de la traversée de Florange.
- Liaison Thionville – frontière : demande d’une exploitation multimodale de l’éventuelle création d’une 3^{ème} voie.
- Contournement Est de Metz : sécurité de la RN431, craintes des riverains.

L’approche globale du maître d’ouvrage, qui considère que le projet forme un itinéraire global depuis la frontière luxembourgeoise jusqu’à Toul, a été critiquée par certains qui souhaitent privilégier une approche tronçon par tronçon.

Des propositions de tracés alternatifs et des oppositions pour les sections neuves (barreau Toul – Dieulouard et contournement Ouest de Thionville) ont été exprimées.

La qualité du travail mené par les experts pour l’expertise complémentaire a été soulignée, notamment pour le fait qu’ils apportent un éclairage nouveau et ouvrent des perspectives.

3. Les impacts du projet sur l’environnement (212 contributions)

Les questions suivantes, par nombre d’interventions, ont été abordées : bruit, qualité de l’air ; climat, biodiversité ; eau, paysage ; consommation foncière/artificialisation des sols, dont agricoles ; patrimoine culturel, risques naturels ; urbanisme.

Une demande de remise à niveau environnementale forte sur l’ensemble de l’infrastructure fait consensus. L’incohérence d’un projet autoroutier au regard des enjeux climatiques et des engagements de la France à cet égard a été pointé.

4. Les solutions complémentaires, voire alternatives au projet (123 contributions)

Quatre solutions complémentaires ont été présentées : avoir plus de bus et de trains et faciliter l’intermodalité ; inciter au covoiturage ; développer le ferroutage et le transport fluvial ; créer un monorail entre Thionville et le Luxembourg, cette proposition ne faisant pas consensus.

5. Le développement économique (118 contributions)

Si pour certains le projet apparaît vital pour le développement économique du sillon lorrain et plus globalement de la région, d’autres font part de leur scepticisme, voire de leur opposition. Pour certains le projet va à l’encontre des enjeux du développement touristique définis dans la Charte du Parc naturel régional de Lorraine.

Conclusion et remerciements

Michel MORIN, président de la CPDP, rappelle que le débat sera clos le 30 septembre. Le site Internet restera visible (mais figé au 30 septembre). Le compte-rendu de la CPDP sera rendu public avant le 30 novembre et le maître d’ouvrage fera connaître sa décision avant la fin du mois de février.

Il remercie tous ses collaborateurs de la CPDP, la DREAL, la presse, puis tous les participants et contributeurs du débat public.

Clôture de la réunion à 21h45