

## Projet autoroutier A31 bis « au cœur du sillon lorrain »

### SYNTHÈSE DE LA RÉUNION PUBLIQUE Réunion de clôture du débat Nancy, le 21 septembre 2015, 19h20 à 21h45

#### En tribune

##### **Commission particulière du débat public :**

Christine JEAN (CPDP)

Michel MORIN (CPDP)

Jean-Michel STIEVENARD (CPDP)

##### **Maîtrise d'ouvrage :**

Emmanuelle GAY, Directrice de la DREAL Lorraine

Yann LETROUBLON, Chef de projet DREAL Lorraine

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL Lorraine

##### **Intervenants :**

Laurent HÉNART, Maire de Nancy

Nombre de participants : 210 personnes



Début de la réunion à 19h20

### Intervention de Laurent HÉNART, Maire de Nancy

Laurent HÉNART accueille les participants en insistant tout d'abord sur la pertinence du débat public, qui contribue à la vitalité démocratique des territoires et permet de faire émerger des solutions viables sur des dossiers par nature extrêmement complexes.

Il met ensuite en avant trois sujets absolument essentiels à ses yeux : la nécessité de garantir la sécurité sur l'A31; le besoin, à l'heure de la mise en place de la réforme territoriale, de défendre la vocation de corridor nord-sud de la région ; l'application d'une approche multimodale au projet (en coordonnant le « sujet routier » avec le « sujet ferroviaire »).

### 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, via :

- l'élargissement de l'autoroute actuelle à deux fois trois voies lorsque c'est envisageable ;
- des remises à niveau de l'autoroute actuelle : protection phonique, amélioration de l'assainissement, rétablissement des continuités écologiques ;
- la construction de nouveaux tronçons, à deux fois deux voies, en veillant à minimiser les effets sur l'environnement. Cinq variantes du projet sont soumises au débat public (en tracé neuf ou en aménagement), sachant que les variantes en tracé neuf sont plus contraignantes sur les milieux humain, agricole et naturel. Dans ces conditions, l'État privilégie les variantes en aménagement sur place.



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 sur le projet autoroutier A31 bis

**Une association d'habitants du Toulais remet une pétition à Michel MORIN, président de la CPDP A31 bis, en indiquant son souhait qu'elle soit remise à Madame la Ministre de l'Ecologie.**

### **Prises de position générales sur le projet et préconisations**

La présidente de la Communauté de communes du Toulais, présente quelques-unes des solutions et préconisations développées dans le cahier d'acteurs déposé par les élus du Toulais. Dans le prolongement de l'expertise complémentaire s'ouvre un nouveau faisceau de solutions dans une logique de développement durable, de réalisme financier et de prise en compte globale des enjeux de mobilité. L'installation d'un observatoire du trafic semble tout à fait pertinente, sachant que l'hypothèse basse présentée par le CEREMA est plutôt une limite haute de prévision. L'étude complémentaire ouvre très justement la problématique des flux est-ouest, en complément des flux nord-sud. Elle estime qu'il y a des solutions à trouver



autour de la distribution entre l'A31, la N4 et l'A330 et qu'il convient d'intégrer les fonctions de rocade nancéenne, au-delà de l'échangeur origine. Les Toulinois sont pleinement conscients de la problématique d'engorgement de Nancy. S'agissant de la multimodalité, dans le cadre de la régulation dynamique du trafic, Kristell JUVEN prône l'ouverture d'une troisième voie dédiée au transport collectif en site propre sur le tronçon entre Toul-Est et Laxou avec l'aménagement d'aires de covoiturage. L'aménagement routier entre Toul et Dieulouard doit se faire sur la RD611 et suppose un niveau d'équipement adapté et une attention particulière portée aux abords de Dieulouard et de Toul et aux forts impacts sur les communes voisines. Les mises aux normes environnementales prévues sur l'A31 actuelle sont indispensables. Enfin, une harmonisation fiscale et tarifaire avec les pays frontaliers doit être recherchée.

Le président du conseil départemental de Meurthe-et-Moselle relève que le débat public a permis à chacun de construire une opinion construite et nuancée du projet. Il insiste sur la nécessité de mener à bien le projet A31 bis et de trouver des solutions pour décongestionner l'A31. Il présente un certain nombre de préconisations au nom du conseil départemental : rechercher toutes les alternatives à la voiture individuelle (quel que soit le scénario retenu) ; assurer une harmonisation tarifaire à l'échelle de l'Union européenne ; élargir le projet à la question de la distribution du trafic entre l'A31, la N4 et l'A330 ; intégrer dans le débat la question de la fonction aujourd'hui occupée de rocade nancéenne de l'A31 et de l'A330 jusqu'au raccordement de la N57 ; agir sur l'axe Toul – Dieulouard, en effectuant, avant que ne soit lancé l'aménagement de la RD 611, une vérification des arguments avancés justifiant l'abandon du projet de création du Barreau Toul – Dieulouard ; travailler à échéance 2025 sur les pénétrantes sur lesquelles est envisagé une mise à niveau globale, avec assortiment des mises aux normes environnementales et de sécurité compatibles notamment avec le dossier du classement en forêt de protection du Massif de Haye ; prendre en compte la proposition de créer une troisième voie à gabarit réduit sur l'emprise existante de la section Nancy – Laxou.

Le maire de Villey-Saint-Etienne préconise tout d'abord d'agir à l'aune de la COP21 dans une philosophie de développement durable et non pas seulement économique. Après avoir rappelé les principaux arguments avancés contre le Barreau Toul – Dieulouard (son coût, son caractère dévastateur pour les espaces agricoles et naturels et son efficacité insuffisante), il fait observer à cet égard que les flux d'engorgement de l'A31 ne viennent pas du nord-ouest, mais du sud-est. Cela étant posé, il est essentiel d'agir. Une troisième voie s'articule autour de deux solutions : le fret routier, le transport collectif (covoiturage, bus). Il prône ensuite une harmonisation en termes de flux et de fiscalité au niveau européen, ainsi que l'exploration de mesures d'incitations permettant d'améliorer le report modal, tant sur le ferroviaire que sur le fluvial. Enfin, il propose de s'inspirer de la COP21 et d'effectuer un nouveau chiffrage permettant d'envisager d'autres hypothèses que celle proposée par le maître d'ouvrage.

Le président de la communauté urbaine du Grand Nancy estime qu'une approche globale sur cet axe qui constitue un « corridor européen nord-sud », complété par la voie fluviale, est absolument nécessaire et souligne que la réalisation des infrastructures de transport s'inscrit toujours dans le temps long. Il s'interroge sur la compatibilité d'un barreau Toul-Dieulouard à 2 voies avec la nécessité de la continuité de l'itinéraire autoroutier et sur le statut de ce barreau (autoroute, voie expresse ?). Il juge que le modèle économique concessif du Barreau Toul – Dieulouard à 2x2 voies doit faire l'objet d'expertises en profondeur et pose la question du financement public du projet. Selon lui, la question des connexions à Gye sur une autoroute à 2x2 voies et à Dieulouard sur une autoroute à 2x3 voies d'un barreau Toul – Dieulouard réduit à 2 voies n'est pas traitée. Il indique que quelque soit la solution retenue pour le secteur, il sera indispensable d'améliorer l'A31 existante. Se pose enfin la question de savoir quel sera le devenir du réseau autoroutier de l'agglomération de Nancy et de tous les échangeurs pour tous les trafics nord-sud et est-ouest. Il conclut en soulignant que le soutien de l'Europe est indispensable.

Un citoyen affirme que tous les élus se sont focalisés à tort sur l'engorgement de l'A31 entre Nancy et la frontière sans s'intéresser véritablement à la géographie de la circulation. Il fait observer que l'A33 est un des axes les plus chargés de France et supporte quatre fois plus de trafic que l'A31 et que le péage de Gye est en dormance depuis près de 17 ans. Un ensemble de documents d'études ont été adressés aux différents acteurs dont la conclusion est la suivante : le « Toulinois détruit, Nancy oublié ». Le projet n'est en réalité pas du tout opportun. Il ne prend pas du tout en compte le trafic nord – sud-est. Il est de fait inadapté à la réalité.

Un citoyen met en cause le projet en affirmant qu'il est basé sur des hypothèses et des chiffres erronés et qu'il ne répond à aucune des problématiques en jeu. Il estime que l'expertise complémentaire a prouvé que les propositions d'aménagement sont surdimensionnées, contradictoires et que leur rentabilité est problématique.

Un député de Meurthe-et-Moselle souligne que le débat public est une formidable démonstration de démocratie et relève que les acteurs du Toulinois ont su passer d'une opposition à l'A31 bis à une proposition alternative et ont pu bâtir cette proposition alternative dans le dialogue. Il indique que la solution proposée initialement par le maître d'ouvrage n'est pas la bonne réponse à un vrai problème et que d'autres solutions doivent être explorées.



### Impacts socio-économiques

Un citoyen insiste avec force sur l'intérêt socio-économique du projet d'A31 bis et considère que trop souvent les impacts écologiques focalisent trop l'attention. Il met en avant en particulier l'opportunité que représente la construction du barreau de Toul-Dieulouard, qui permettra de raccourcir les temps de transports et de générer ainsi indirectement davantage de productivité. Il considère que la plupart des usagers seront tout à fait disposés à s'acquitter des droits de péage car ils feront des économies de temps et de carburant. Selon lui les solutions alternatives proposées coûteront bien plus cher et impacterait la circulation à Nancy. Il formule la même remarque s'agissant du tronçon entre Thionville et le Luxembourg qui serait soumis à péage.

Une élue de Villey-Saint-Etienne affirme à l'inverse que tous les usagers ne sont pas prêts à payer le péage lié au barreau, en témoigne la faible utilisation du tronçon d'autoroute de 14 kilomètres aménagé près de Vichy.

### Impacts sur l'environnement

Un habitant de Chaudeney-sur-Moselle fait observer que le projet de l'A31 bis est contradictoire avec la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, qui impose de diminuer les rejets de CO2 et que des études exploratoires sur le multimodal restent à développer. Le projet apparaît donc prématuré.

### Focus sur le Barreau Toul – Dieulouard

Le président de l'Association pour l'avenir de Rosières estime que le coût du barreau de Toul – Dieulouard est exorbitant et estime que ses retombées économiques seront dérisoires, sachant que cette voie sera essentiellement empruntée par des camions qui effectuent le plein d'essence au Luxembourg et en Espagne, tandis que les nuisances (bruit, particules polluantes, gaz à effet de serre, etc.) seront très importantes. Les prévisions de trafic entre Gye et Dieulouard sont par ailleurs surdimensionnées. La réalisation du barreau neuf Toul – Dieulouard apparaît donc absolument inopportune.

### Transport de marchandises par voie d'eau

Un intervenant doute de la possibilité d'augmenter le transport de marchandises par voie d'eau dans une mesure aussi importante que celle envisagée dans la présentation (transport actuel de 5 000 conteneurs/an, développement à terme de 3 plateformes multimodales permettant une capacité de 50 000 /100 000 par an), sauf à imposer des contraintes aux camions.

*Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL Lorraine rappelle que l'objectif est le développement de la multimodalité, en connectant à la fois la voie fluviale, la voie ferroviaire et la voie routière pour permettre le report d'un certain nombre de trafics. Il indique que les chiffres présentés proviennent d'études consultables en ligne.*

### Expertise

Un intervenant milite pour que les propositions toulouses consolidées par la contre-expertise s'accompagnent de mesures très précises des différents trafics et d'une révision des cadres (considérer un triangle nord-sud-ouest), afin de prendre en compte la réalité des flux est-ouest. La pire solution serait celle consistant à construire un barreau inutile et coûteux, à côté d'une infrastructure vieillissante et polluante. Mobiliser l'argent de l'État de façon efficiente est absolument essentiel.

*Jean-Michel STIEVENARD fait valoir que les experts ont analysé tous les documents mis à leur disposition.*

### Les enseignements du débat par la DREAL Lorraine

Emmanuelle GAY, Directrice de la DREAL Lorraine, précise au préalable que son intervention vise à restituer les éléments clés retenus par la DREAL à l'issue des interventions sans préjuger des conclusions *in fine* de l'État maître d'ouvrage.

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 du projet en tant que tel ; 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 via Hayange/Florange en lieu et place de la liaison A30 – A31 Nord via Fameck/Florange ; élargissement de l'A31 depuis Toul jusqu'à 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 rappelle enfin les principales conclusions de l'expertise complémentaire.

### 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.

On peut noter que 94 % des contributions sur le site Internet proviennent de communes situées le long ou à proximité du projet de l'A31 bis et 6 % d'autres territoires.

### Temps d'échange sur l'évaluation du débat

Une intervenante indique que trois problèmes se posent s'agissant de la question des déplacements : la fluidité, les effets sur la qualité de l'air et les impacts sur le climat. Or elle estime que ces deux derniers sujets ont été insuffisamment évoqués lors du débat public. Les enjeux environnementaux et de santé doivent être davantage pris en compte.

*Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP A31 bis, indique que ces questions ont bien été évoquées lors du débat et qu'elles figureront dans le compte rendu que la Commission établira à l'issue du débat.*

Un citoyen de Nancy estime avoir obtenu des réponses trop convenues de la part de la DREAL à deux de ses questions posées sur Internet.

*Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP A31 bis, fait observer que la DREAL a répondu à toutes les questions posées. Il convenait de reformuler ses questions, comme l'ont fait beaucoup d'internautes, lorsque les réponses apparaissaient insuffisantes ou pas assez précises.*

Le président de l'ATPCV critique le fond et la forme du débat public, en considérant qu'il n'a que les apparences d'un débat démocratique mais qu'il ne permet en fait que de diffuser la « bonne parole du donneur d'ordre ». S'il convient d'agir pour décongestionner l'A31, le projet de l'A31 bis ne résout rien. Selon lui, il ne sert que des intérêts privés et pas les intérêts des citoyens et des usagers. D'autres alternatives sont possibles. Il faut améliorer et sécuriser l'A31 et développer une véritable politique du rail et du transport en commun.

Un intervenant salue la qualité du débat public, des échanges et du travail d'expertise et insiste pour que l'ensemble des contributions soit pris en compte et étudié. Rien ne serait pire que d'ignorer totalement les propositions et préconisations des participants quand bien même des choix devront être faits.

*Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP A31 bis, assure que la CPDP analysera la totalité des éléments du débat et les intégrera dans son rapport. Il indique que si le projet venait à être poursuivi, il conviendrait alors d'ouvrir d'autres phases de concertation et que la Commission peut faire des recommandations sur ce point dans son compte rendu. Il invite donc les participants à exprimer un avis sur leur attente pour les prochaines phases de concertation.*

Le maire de Villey-Saint-Etienne relève la qualité du débat public, du travail d'expertise et des échanges et espère que cela débouchera sur une solution.



Un adjoint au maire d'Essey-lès-Nancy regrette tout d'abord qu'il n'ait été question de l'Europe que par rapport à la dimension financière, en négligeant de parler de la construction européenne et de la notion d'amitié entre les peuples. Il déplore ensuite que certains « médias low cost » ne mentionnent pas l'ensemble des élus ayant participé au débat public et qu'aucune chaîne de télévision locale n'ait pris la peine de diffuser le débat. Il critique enfin l'attitude des « grands élus », qui viennent délivrer leur discours lors des réunions publiques puis s'en vont avant la fin.

*Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP A31bis, fait observer que l'équilibre des prises de parole a été respecté tout au long du débat public. Michel MORIN, président de la CPDP A31bis, indique que trois réunions du débat public ont été diffusées en direct sur le site Internet du débat.*

### Intervention de Christine JEAN sur les principaux sujets d'échanges

Christine JEAN indique que le débat a montré qu'il existe un constat globalement partagé sur la nécessité d'améliorer la sécurité et de désengorger l'A31. Toutefois des divergences sont apparues sur les solutions pour y remédier. Cinq thématiques principales sont ressorties des interventions écrites et orales :

#### **1. Le financement du projet A31 bis (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<sup>ème</sup> 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'il apporte un éclairage nouveau et ouvre 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 remercie l'ensemble des participants et rappelle que le débat sera clos le 30 septembre, que le compte-rendu de la CPDP sera rendu public avant le 30 novembre et que le maître d'ouvrage fera connaître sa décision avant la fin du mois de février.

*Clôture de la réunion à 21h45.*