

Concertation A31 Bis

Réunion publique d'ouverture Metz, Centre
des Congrès

13 novembre 2018

Compte-rendu

La réunion a débuté à 19h00, a duré 2h30 et a réuni 287 participants.

Déroulement de la réunion :

1. Ouverture par **Jean-Luc MARX, préfet de la Région Grand Est**, et **Jean-Michel STIEVENARD, garant de la concertation** nommé par la Commission nationale du débat public
Présentation des modalités de la réunion par **Marie-Pierre BORY, C&S Conseils**
2. Présentation du dispositif de concertation par **Hervé VANLAER, directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement**
3. Présentation de l'état des lieux et des perspectives des besoins de déplacements par **Etienne HILT, adjoint au chef du service des transports de la DREAL**
Temps d'échanges avec la salle
4. Présentation des solutions d'aménagement envisagées et des modalités de réalisation du projet par **Etienne HILT, adjoint au chef du service des transports de la DREAL**, et **Guillaume PRINCIPATO, chef de projet A31 Bis à la DREAL**
Temps d'échanges avec la salle
5. Conclusion par **Jean-Luc MARX, préfet de la Région Grand Est**

1 Ouverture

Jean-Luc MARX, préfet de la Région Grand-Est, souhaite la bienvenue à l'ensemble des participants pour cette nouvelle phase du projet A31 Bis. Il rappelle que ce projet succède à des projets anciens, débutés dans les années 1990 et qu'il a fait l'objet d'un débat public en 2015 ayant suscité une large participation des élus et de la population du sillon lorrain. Suite à ce débat, le gouvernement a rendu une décision favorable en février 2016 concernant la poursuite de l'aménagement de cet axe nord/sud.

Il rappelle les grands principes retenus pour mener le projet A31 Bis :

- ➡ L'aménagement sur place pour la majorité du tracé ;
- ➡ Un choix à opérer entre 4 variantes sur la partie nord ;
- ➡ Un choix à opérer entre 3 variantes sur la partie sud.

Ces principes et variantes sont issus d'une série de travaux menés au sein d'un comité de pilotage qui s'est réuni six fois et de comités de suivi qui se sont réunis une douzaine de fois, au plus près des territoires concernés, afin d'avancer sur les perspectives d'aménagement possibles.

Jean-Luc MARX rappelle que le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI), saisi par le gouvernement sur les aménagements à réaliser en infrastructures de transport, a identifié l'A31 Bis comme un investissement prioritaire. La loi sur les mobilités qui sera débattue cette année comportera donc très certainement une référence à ce projet et son financement.

Il précise que le projet arrive désormais, à la mi-novembre 2018, à un stade de concertation large et fine avec l'ensemble des acteurs du territoire : collectivités, associations, citoyens, etc.

Cette concertation de 4 mois est placée sous l'égide d'un garant, M. Jean-Michel STIEVENARD, désigné par la Commission nationale du débat public.

Il indique qu'un calendrier de rencontres a été établi mais que les modalités en sont adaptables pour que chacun puisse s'exprimer sur le terrain, en parallèle du site internet dédié au projet.

Jean-Luc MARX évoque les suites possibles de la concertation dont cette étape se terminera en février-mars 2019 : le maître d'ouvrage et le garant devront ensuite présenter leurs rapports, préalablement à une décision du gouvernement qui statuera sur la poursuite du dossier.

Jean-Luc MARX encourage les personnes venues ce soir à s'exprimer mais également à s'intéresser aux propositions avancées pour répondre aux besoins de mobilité existants dans le sillon lorrain, que ce soit vers le Luxembourg ou pour des déplacements plus locaux, d'agglomération à agglomération.

Jean-Michel STIEVENARD, garant de la concertation nommé par la Commission nationale du débat public, remercie le préfet de Région et rappelle son précédent rôle durant le débat public de 2015, phase intense de concertation et de débat sur ce projet d'infrastructure.

Il rappelle que, lors de sa décision de poursuite du projet, le gouvernement a demandé une étude de tracés différents de ceux exposés en 2015 et en parallèle, la nomination d'un garant par la Commission nationale du débat public afin s'assurer de la transparence dans cette phase de concertation, dans l'objectif que chaque parole soit entendue, prise en compte et analysée.

Il rapporte la parole de la présidente de la CNDP, Chantal JOUANNO, qui considère qu'un tel débat permet au public d'éclairer l'administration et non l'inverse, sur les conséquences d'un aménagement majeur pour celles et ceux qui vivent dans le sillon lorrain et à proximité.

Jean-Michel STIEVENARD rappelle que le calendrier de la concertation est disponible mais que la liste des rencontres n'est pas fermée : d'autres formes de rencontres seront ouvertes sur tel ou tel point, tel ou tel secteur, si le besoin s'en fait ressentir.

Il indique qu'il sera présent à la majorité des rencontres et rappelle qu'il ne donnera aucun avis sur le projet, mais sera le garant que l'expression de chacun soit prise en considération durant 4 mois. Il invite les participants à s'adresser à l'administration en charge du projet mais également au garant *via* son adresse mail : garant.a31bis@gmail.com.

Voir diaporama en annexe n°1 du compte-rendu

Marie-Pierre BORY, C&S Conseils, présente les intervenants en tribune :

- ✚ Jean-Luc MARX, préfet de la Région Grand Est
- ✚ Didier MARTIN, préfet de la Moselle
- ✚ Eric FREYSSELINARD, préfet de Meurthe-et-Moselle

- ✚ Hervé VANLAER, directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement
- ✚ Laurent DARLEY, directeur régional adjoint

- ✚ Etienne HILT, adjoint au chef du service des transports
- ✚ Guillaume PRINCIPATO, responsable d'opération pour le projet A31 Bis

Elle présente les modalités et le déroulé de la réunion. Des fiches sont par ailleurs disponibles pour les participants préférant poser une question par écrit. Ces questions pourront être traitées en séance en fonction du temps disponible et le seront sur le site internet sinon.

Marie-Pierre BORY précise les règles concernant la prise de parole.

2 Le dispositif de concertation

Hervé VANLAER, directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement, rappelle que ce service de l'Etat assure la maîtrise d'ouvrage du projet A31 Bis à travers les différentes étapes allant de la conception à la réalisation.

Il rappelle la tenue d'un débat public en 2015 ayant abouti à une décision ministérielle en février 2016, décision qui a fixé le cadre de la concertation en cours. Un travail important a été conduit pour enrichir le projet, dans le cadre des réunions du comité de pilotage, des comités de suivi et de l'observatoire des trafics au sud. Les associations ont aussi été rencontrées sur le sujet de la multimodalité.

Hervé VANLAER présente les objectifs de la concertation :

- ✚ Informer sur le projet et sur les évolutions depuis le débat public,
- ✚ Partager les différentes variantes d'aménagement envisagées,
- ✚ Confirmer la solution d'aménagement du secteur centre.

Il rappelle ensuite les modalités pour s'informer et participer et confirme que des rencontres supplémentaires sont possibles.

Voir diaporama en annexe n°1 du compte-rendu

3 Première partie : état des lieux et perspectives des besoins de déplacements

Etienne HILT, adjoint au chef du service des transports de la DREAL, présente le diagnostic qui a conduit au projet et conclut sur la complémentarité nécessaire des différents modes de transport.

Voir diaporama en annexe n°1 du compte-rendu

Temps d'échange avec la salle

Sandrine MARX, membre du Conseil économique social et environnemental Grand Est représentant le syndicat CFDT, habitante de Thionville et usagère de l'A31, estime qu'il aurait été intéressant de montrer la congestion du réseau secondaire dans ce diagnostic.

Dominique GROS, maire de Metz, déclare son inquiétude face aux données présentées. Il rappelle les prévisions d'augmentation des emplois au Luxembourg et des travailleurs transfrontaliers, soulignant que les chiffres prévus pour 2030 ont déjà été atteints. Face à la crise démographique allemande et belge, le Luxembourg compte sur la main d'oeuvre française pour soutenir son économie, laissant présager que 160 000 travailleurs frontaliers feront l'aller et retour entre les deux pays en 2030.

Dominique GROS mentionne également les 215 millions d'euros investis dans la plate-forme de Bettembourg pour traiter 350 000 nouveaux conteneurs, attendus via les nouvelles « routes de la soie » chinoises, et qui pourraient entraîner un trafic allant jusqu'à 20 000 camions par jour. Le Luxembourg, après avoir aménagé ses propres infrastructures, est fortement en attente de l'A31Bis. Le projet de Modèle multimodal et scénarios de mobilité transfrontaliers (MMUST), soutenu par l'Union européenne et le ministère des transports luxembourgeois, coordonne actuellement une phase d'étude transfrontalière qui doit être prise en compte dans le débat sur l'A31 Bis.

Dominique GROS évoque les sujets concernant la ville de Metz : le bruit et la congestion aux carrefours. Il estime que ces problèmes locaux ne sont pas à déconnecter du Luxembourg : celui-ci se développe à un rythme très rapide (+3,5%/an) sans disposer de réserves de population ; les déplacements vont donc continuer à augmenter. Un débat complet avec le Luxembourg est donc nécessaire, notamment sur les aspects financiers. Il fait part de ses échanges avec Nicolas BUCK (président de la fédération des industriels luxembourgeois) qui souhaite que le Grand-Duché finance l'infrastructure à hauteur de 50%.

En conclusion, Dominique GROS estime que la question de l'A31 Bis ne peut être traitée sans le Luxembourg.

Jean-Michel STIEVENARD, garant de la concertation, rappelle le principe d'équivalence entre les participants, notamment pour le temps de parole.

Sur l'implication du Grand-Duché dans la réflexion sur le projet :

Jean-Luc MARX, préfet de la région Grand Est, souligne que les discussions sont engagées, dans le respect de la souveraineté de chacun, avec le Luxembourg : les accords de mars 2018 sur les financements du transport ferroviaire à hauteur de 120 millions d'euros et du chantier de co-développement du nord lorrain suite au sommet de l'année passée en sont un bon exemple. Concernant spécifiquement l'A31 Bis, la discussion financière n'est pas engagée à ce stade ; l'Etat reste ouvert à cette éventualité.

Sur la coopération franco-luxembourgeoise :

Etienne HILT, adjoint au chef du service des transports de la DREAL, rappelle que la réflexion sur les trafics et le transport multimodal associe étroitement le Luxembourg (étude franco-luxembourgeoise de 2015-2016). Le projet MMUST se situe à une échelle plus large encore. Les parties prenantes concernées disposent déjà d'une vision consolidée des différents types de transports sur la partie du sillon lorrain : route, fer, fluvial, bus et covoiturage qui permettraient de prendre en charge 40 à 50 000 frontaliers supplémentaires, soit potentiellement 30 à 40 000 déplacements supplémentaires par jour (*voir diapositive n°56 en annexe n°2*).

Sur les transports alternatifs à la voiture :

Etienne HILT rappelle que l'augmentation de la fréquentation des TER permettra de passer de 8 000 à 22 000 voyageurs par jour en 2030. Le développement du transport en cars transfrontaliers est actuellement limité en raison de la congestion sur l'A31. Si la fluidité de l'axe est restaurée, il sera possible de garantir la fiabilité des temps de parcours et de proposer ainsi une offre complémentaire au train pour les usagers les plus éloignés des gares ferroviaires. Au total, 25 à 28 000 personnes pourraient emprunter les cars et TER en 2030 contre 9 000 aujourd'hui.

Le covoiturage représente une autre partie de la réponse, intégrant les 10 millions d'euros prévus par le Luxembourg afin de développer les aires de covoiturage qui permettront de diminuer le nombre de voitures sur les routes.

Il souligne que la croissance des trafics est déjà majoritairement absorbée par les TER, les bus et le covoiturage, confortant la vision multimodale défendue par l'Etat qui espère que ces modes de transport continueront à absorber cette augmentation.

Sur la congestion du réseau secondaire (routes départementales) :

Etienne HILT précise que la saturation du réseau secondaire est liée à celle de l'A31 : les automobilistes empruntent les routes départementales lorsqu'ils constatent que l'A31 est congestionnée. Une autoroute A31 plus fluide contribuera à une moins grande saturation de ces axes secondaires.

Gabriel HUMBERT, trésorier de la fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) du Grand Est (regroupant 3000 adhérents régionaux), estime que le débat va dans le bon sens. Il partage le constat sur l'urgence d'agir, la dégradation de la situation et la nécessité d'écouter le Luxembourg, rappelant que François BAUSCH, le ministre des transports luxembourgeois, a indiqué que l'agrandissement de l'A31 sera inutile si le covoiturage n'est pas développé. Il ajoute qu'Elisabeth BORNE, la ministre des transports française, a désigné le développement du TER vers un RER métropolitain entre Nancy, Metz et Lux comme la seule solution viable.

Il considère que ce qui est présenté ce soir est une première étape et qu'il est nécessaire d'aller plus loin.

Il rappelle ensuite l'importance de la préservation de l'environnement et du développement de l'offre et de la qualité du train, avec un TER plus rapide (jusqu'à 150 km/h) entre Nancy et le Luxembourg comme cela existe en Alsace entre Strasbourg et Bâle. L'aménagement de plates-formes multimodales autour des gares de Thionville, Metz et Frouard et le développement des vignettes poids lourds lui apparaissent également comme une priorité.

Le projet A31 Bis doit limiter au maximum les impacts sur l'environnement et les riverains que ce soit à Florange, Nancy ou dans le Toulois.

Nadine MENZIN, présidente de l'association Paix à Florange, indique que le maire et une grande partie de la ville de Florange sont présents ce soir. Elle remet à la maîtrise d'ouvrage une analyse de la pollution actuelle et future (*voir document en pièce jointe n° 3 du compte rendu*)

Elle estime que le stationnement est absent du débat : les parkings sont saturés dès 6h du matin et les espaces de covoiturage manquent, obligeant les frontaliers à prendre leur voiture pour aller au Luxembourg. Elle rappelle que ce dernier initie un déplacement de leurs entreprises en France pour réduire les trajets. La création de parkings de covoiturage à des endroits stratégiques lui apparaît essentielle afin d'éviter le gaspillage de l'argent public.

Brigitte TORLOTING, conseillère régionale, présidente du comité régional des services de transport (COREST) du Sillon Lorrain Nord et maire de Louvigny, indique que la question du covoiturage est étudiée et qu'il revient aux élus de chaque ville de travailler à l'extension des parkings.

Sur le ferroviaire, elle rappelle que la région met en place le passage au système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) en 2020 pour pouvoir augmenter la capacité des trains (de 2 à 3 niveaux) avec une extension des quais.

Patrick WEITEN, président du Conseil départemental de la Moselle, rappelle l'urgence de cette infrastructure ; la réponse réside dans la complémentarité des modes de transport et la mobilisation générale de tous les acteurs.

Il ajoute que la voie fluviale conserve une marge de progression importante car les ports ne fonctionnent pas efficacement aujourd'hui. Il précise que le réseau ferré de proximité et les infrastructures des anciennes usines du territoire représentent une opportunité pour rabattre les populations vers les gares autrement qu'en voiture et ainsi éviter la saturation des villes.

Il rejoint le constat de la saturation du réseau routier y compris départemental qui présente de plus en plus de risques d'accidents.

A la demande du maire de Metz concernant la contribution du Luxembourg au financement, il ajoute la nécessité d'une contribution de l'Union européenne et de l'Etat en raison des services rendus par l'A31. Il rappelle ensuite que la Région a proposé qu'une taxe sur le transit des poids lourds soit lancée, le Conseil départemental ayant voté à l'unanimité pour cette taxe afin d'éviter le recours au péage entre Thionville et la frontière. Il souligne l'urgence de la réalisation de cette infrastructure tout en formulant le vœu qu'elle soit au maximum financée par les fonds publics.

Jean-Luc ANDRE, conseiller municipal de Longwy et ancien conseiller régional de Lorraine, se déclare surpris par le manque de concertation à Longwy et dans le Pays Haut. Il considère que si le trafic de camions doit tripler, le Pays Haut sera saturé de véhicules, il demande donc au préfet de Meurthe-et-Moselle que ce territoire comptant 25 000 frontaliers soit pris en compte. Il considère que la réponse à l'augmentation des travailleurs et artisans frontaliers doit être apportée rapidement.

Marie-Pierre BORY, C&S Conseils, rappelle qu'en dehors des rencontres, le site internet permet à tous les citoyens de s'exprimer. Elle invite les participants à y poser des questions et/ou y déposer des avis et contributions plus longues.

Valentin DETHOU, adjoint au maire de Champigneulle et conseiller communautaire du Bassin de Pompey, défend que sa commune sera extrêmement impactée par l'une des variantes au sud. Il rappelle que la population riveraine de l'autoroute est depuis longtemps exposée au bruit et à la pollution et souhaite que ces personnes soient prises en considération *via* une rencontre de proximité. Il demande qu'une rencontre soit organisée sur le territoire.

Marie-Pierre BORY, C&S Conseils, indique que la demande est prise en compte par le garant. Les modalités resteront à définir

4 Deuxième partie : le projet soumis à la concertation

Etienne HILT, adjoint au chef du service des transports de la DREAL, rappelle les objectifs du projet :

- Réduire la congestion routière et améliorer les conditions de circulation ;
- Améliorer la sécurité routière pour les usagers et les agents d'intervention ;
- Accompagner le développement économique du sillon lorrain.

Il rappelle les principes directeurs qui ont conduit à l'élaboration du projet :

- L'aménagement sur place pour toutes les sections là où cela apparaît nécessaire et possible ;
- Des tracés neufs en cas d'impacts importants pour les riverains ou l'environnement ;
- Le recours au péage pour les tracés neufs et au nord de Thionville afin de mobiliser les financements nécessaires à la réalisation rapide de l'aménagement.

Guillaume PRINCIPATO, chef de projet A31 Bis à la DREAL, présente les solutions d'aménagements envisagées pour les trois secteurs du tracé ainsi que leurs variantes, chacune présentant des avantages et des inconvénients qui font l'objet d'une analyse multicritère disponible dans les documents de concertation et sur le site internet.

Etienne HILT, adjoint au chef du service des transports de la DREAL, présente les coûts du projet, les modes de financement possibles et le calendrier prévu sur les trois secteurs du tracé selon les variantes d'aménagement.

Voir diaporama en annexe n°1 du compte-rendu

Temps d'échange avec la salle

Marie-Pierre BORY, C&S Conseils, rappelle au préalable que ces différents aspects seront étudiés lors d'autres rencontres de concertation plus spécifiques.

Jean-Pierre COUTEAU, maire de Villey-Saint-Etienne, 2^{ème} vice-président de la Communauté de communes Terres Toulouses, estime que cette concertation ne sera un succès que si la neutralité des études sur les aménagements possibles est respectée : il regrette qu'aucun projet alternatif au barreau autoroutier à péage ne soit présenté dans les variantes du secteur sud. Considérant que le dérèglement du trafic de l'A33 se répercute sur l'A31 à l'entrée de Nancy, il estime les travaux sur l'A33 et l'échangeur comme évidents dans un contexte d'économies budgétaires.

Il ajoute que l'analyse multicritère des variantes présentée dans les documents de concertation, ne montre pas suffisamment les impacts environnementaux liés à la consommation de terres et à la traversée d'une forêt classée qu'engendreraient une nouvelle liaison autoroutière au sud. Il souhaite que la contrainte qui s'applique aux élus sur l'étalement urbain soit aussi respectée par l'Etat.

Rémi DICK, maire de Florange, se félicite de pouvoir débattre publiquement sur le projet A31 Bis, la ville de Florange n'ayant pas pu être associée aux comités de suivi et de pilotage du projet. Il indique que près de 70 Florangeois sont présents ce soir, précisant qu'ils ne sont pas opposés au projet d'autoroute en soi et que la ville a su faire des propositions constructives en proposant notamment la variante F10. Il déclare que la commune est prête à étudier l'éventualité d'un tunnel si elle obtient le dégel de l'emplacement réservée pour la Voie Rapide 52, la seule éventualité qu'elle souhaite éviter à

tout prix étant la coupure en deux de son territoire. Il se déclare prêt à user de tous les recours y compris juridiques à cet effet.

Il rappelle qu'il n'a pas obtenu de réponse écrite et définitive à son courrier adressé au garant et au préfet de région pour l'organisation d'une réunion publique sur Florange, ville la plus concernée par le tracé.

Il questionne également l'objectivité des documents de concertation qui présentent selon lui beaucoup d'éléments de langage. Il souhaite obtenir plus d'éléments factuels sur le coût et les études d'impact environnemental et demande de publier les études afin de débattre sereinement. Il partage son impression sur le fait que la concertation ne commence pas correctement.

Laurent DARLEY, directeur régional adjoint, rappelle que le projet porte sur l'A31 Bis mais que l'échangeur « Origine » où confluent les trafics de l'A31 et l'A33 est également traité dans le dossier.

Hervé VANLAER, directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement, précise que la consommation d'espaces naturels et le classement de la forêt ont été pris en compte dans l'évaluation des variantes, notamment pour le barreau autoroutier.

Etienne HILT, adjoint au chef du service des transports de la DREAL, ajoute qu'une variante alternative à la liaison autoroutière a bien été étudiée et proposée *via* l'option du réaménagement de la RD 611 mais il rappelle que cette variante représente un coût et une consommation d'espaces équivalents à ceux d'une liaison autoroutière avec un financement public beaucoup plus important étant donné qu'il n'y a pas de recours au péage.

Jean Michel STIEVENARD, garant de la concertation, précise qu'il répondra rarement par écrit aux sollicitations mais qu'il a eu un long échange téléphonique avec le maire de Florange et qu'il transmettra les demandes à la DREAL qui pourra ainsi en tenir compte.

Il assure que la réunion thématique prévue à Florange tiendra lieu de réunion ouverte à toutes et à tous abordant notamment le thème principal de l'étude des tracés. Si cette réunion ne suffit pas en raison de la capacité de la salle, il s'engage à ce que la maîtrise d'ouvrage réalise une nouvelle réunion en janvier.

Fanny AYMER DE LA CHEVALERIE déclare représenter le parc et le château de Bétange, situés à Florange. Elle souhaite savoir pourquoi aucune des quatre variantes proposées au nord ne respecte le périmètre de protection de 500 m autour du château (ensemble architectural unique et parc de 65ha qui représente un poumon écologique à côté de Thionville avec plus de 47 espèces d'oiseaux recensés et un refuge pour chauves-souris) et rappelle qu'il s'agit d'un bâtiment inscrit à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques.

Florent GOLIN, président de l'association pour l'aménagement et la gestion des infrastructures dans le respect des ressources (AGIRR) et représentant de la FNAUT Grand Est, déclare son opposition de principe aux nouveaux tronçons en tracé neuf et doute de la pertinence des rocades pour faciliter l'écoulement du transit routier au détriment des lorrains.

Il rappelle, concernant Metz, que si la déviation du trafic sur la rocade est (RN431 et A4) n'a pas été retenue, il n'est pas envisageable pour autant de laisser les choses en l'état comme le prévoit le dossier. Cet aménagement de l'A31 est une opportunité de réparer la coupure urbaine que l'autoroute représente à Metz et d'installer des murs anti-bruit pour les riverains.

Sur le secteur nord :

Etienne HILT, adjoint au chef du service des transports de la DREAL, rappelle que 10 tracés ont initialement été analysés, certains allant très à l'ouest ou à l'est de Thionville afin d'avoir une vision de l'ensemble du champ des possibles.

Les travaux réalisés ont démontré qu'en cas de tracé trop éloigné de la communauté de commune de Thionville Portes de France, le report sur le nouvel axe ne serait pas suffisant. Il précise que certaines variantes présentaient d'autres contraintes comme celles partant de Hayange où la topographie du site impose un virage à 90° dangereux du point de vue de la sécurité routière. Au final, seuls quatre tracés ont été retenus.

Il ajoute que le château de Bétange a bien été identifié avec d'autres enjeux, tous représentés sur des cartes dans le dossier de concertation (pages 52 à 61). Il y a sur ce même secteur l'enjeu de la présence de zones d'habitat à Terville de l'autre côté du tracé : il sera nécessaire de trouver un équilibre entre le château et la ville ainsi que des mesures d'atténuation afin de limiter l'impact sur le patrimoine et les riverains.

Il précise que ce sujet pourra être abordé plus en détail lors des ateliers prévus à Florange et Thionville.

Sur les nuisances sonores :

Etienne HILT indique que le bruit est un enjeu majeur à Metz et à Nancy qui fait l'objet de plans départementaux de prévention du bruit identifiant les points noirs bruit où des mesures pourront être mises en œuvre afin de limiter l'impact sur les riverains concernés.

Michèle BEY, conseillère départementale, conseillère municipale de Florange et membre du collectif Paix à Florange, rejoint l'analyse de la FNAUT sur les nuisances sonores et urbaines qui disqualifient la variante traversant sa commune. Elle demande des précisions sur la notion de « tranchée couverte », indiquant que les habitants manquent d'information claire qui permettrait de se positionner sur la traversée de Florange. Il en est de même sur les questions environnementales.

Elle se déclare choquée de la manière dont le projet présenté oppose les habitants et les usagers et considère que le péage risque d'entraîner l'engorgement des routes départementales.

Marie-Pierre BORY, C&S Conseils, invite les participants à s'inscrire à la réunion thématique de Florange qui traitera ces différents sujets.

Dominique POTIER, député de la 5^{ème} circonscription de Meurthe-et-Moselle appelle d'abord à l'unité des Lorrains sur la nécessité de faire quelque chose pour améliorer la situation actuelle. Il considère que les questions autoroutières doivent être complémentaires des autres modes de transport, rappelant la loi et les débats parlementaires à venir sur les mobilités, en se félicitant que ces démarches en cours soient imaginatives. Il estime le projet A31 Bis actuel est daté et souhaite que la concertation soit liée aux travaux de l'Assemblée nationale qui préfigurent une révolution des mobilités et la montée en puissance des métropoles dans ce secteur.

Il rappelle l'importance de la question foncière dans la lutte contre le réchauffement climatique et la perte de biodiversité et demande d'étudier l'option d'un tunnel à Nancy afin d'éviter la consommation d'espaces naturels. Il invite la DREAL à rester à l'écoute des citoyens et des élus locaux.

Brahim HAMMOUCHE, député de la 8^{ème} circonscription de Moselle, considère que la concertation actuelle répète l'épisode du débat public de 2015. Il estime que le critère d'acceptabilité des citoyens doit être pris en compte dans l'analyse des variantes, notamment en ce qui concerne Florange. Il appelle l'Etat à faire preuve de créativité et à rester ouvert à des solutions innovantes.

Il souhaite savoir, au-delà des tracés, quelles sont les connexions proposées et étudiées dans le cadre d'une mobilité multimodale tant sur le réseau principal que secondaire (routes départementales, petites gares ferroviaires, la Moselle...).

Etienne HILT, adjoint au chef du service des transports de la DREAL, confirme que la logique de la DREAL est bien multimodale car un aménagement de la route ou du train à eux seuls ne permettrait pas de lutter contre la saturation à venir au nord du sillon lorrain. Concernant les routes départementales, il pointe que l'absence d'aménagement sur l'A31 reportera les usagers sur le réseau secondaire qui sera donc saturé. Il ajoute que les usagers auront le choix entre le péage sur l'autoroute et les routes départementales gratuites mais avec un temps de trajet plus long et donc une moindre attractivité.

Patrick BRETENOUX, vice-président de l'association du Toulinois pour la préservation du cadre de vie (ATPCV), déplore que le dossier privilégie une nouvelle autoroute à péage sur le secteur sud, dommageable sur le plan environnemental. Il souhaite que les investissements se portent en priorité sur les autres modes de transport avançant que l'autoroute bénéficie encore de 90% de l'argent public aujourd'hui.

Il demande que des études sur la santé soient intégrées dans le dossier du projet et que les impacts de l'autoroute sur la qualité de l'air soient chiffrés pour rendre compte du véritable prix à payer pour ce type d'infrastructure.

Hervé VANLAER, directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement, rappelle qu'à ce stade le projet est encore en amont des études sur la santé. Dans le cadre de la poursuite du projet, une étude d'impact devra être réalisée, intégrant la santé. Il précise que l'impact sur les riverains et l'environnement a été pris en compte sans pouvoir réaliser un diagnostic sanitaire complet à ce stade. Il indique par ailleurs que les rejets de polluants devraient diminuer à l'avenir grâce aux progrès des motorisations et aux véhicules électriques.

Laurent DARLEY, directeur régional adjoint, ajoute que des critères sur la qualité de l'air et les nuisances sonores ont bien été pris en compte malgré l'absence de monétarisation de ces externalités. Ces critères seront présentés dans les réunions abordant ce sujet spécifique.

Johan OHLING, membre de l'association les Mussitoyens (Pont-à-Mousson), propose d'aménager sur place la voie interurbaine dans le secteur centre en utilisant l'emprise de la bande d'arrêt d'urgence à la manière de l'autoroute A2 en Belgique et aux Pays-Bas. Il souhaite que soit créé un pôle multimodal à chaque échangeur près de Pont-à-Mousson et qu'un cadencement plus important de l'offre ferroviaire soit assuré entre Nancy et Luxembourg. Il estime que ces aménagements concerneraient une population plus importante pour un coût moindre qu'un nouveau barreau autoroutier Toul-Dieulouard. Il appelle à orienter le projet sur un aspect plus multimodal et une fiscalité écologique affectant les poids lourds.

Luc FERRETI, président de l'association du Toulinois pour la préservation du cadre de vie, rejoint les autres interventions sur les alternatives au projet, il estime le débat riche en propositions positives mais fait part de son impression d'avoir été peu entendu. Il partage son inquiétude sur le réchauffement climatique qu'il estime être la question majeure autour de ce projet.

Il considère le tracé prévoyant de traverser Florange comme inacceptable et rappelle la pollution subie à Chaudeney-sur-Moselle. Il souhaite que de véritables alternatives soient développées afin de préserver la nature et la santé des habitants (ferroutage, transports en commun en ville et dans les campagnes, maintien des services publics de proximité et circuits courts).

Il demande que des murs anti-bruit soient installés à Champigneulle et Maxéville dans les emprises de l'aménagement sur place et souhaite lutter contre la pollution.

Irma VOLLMER, conseillère municipale de Montigny-lès-Metz, considère le péage comme une mauvaise orientation. Elle souhaite avoir plus d'information sur les mesures écologiques qui seront prises afin d'éviter les nuisances pour les riverains et les moyens prévus pour inciter les entreprises à utiliser le fret plutôt que les poids lourds dans le secteur de Metz. Elle demande si un emprunt citoyen est prévu afin de financer le projet plutôt que de recourir à des établissements privés.

Sur les transports alternatifs à la voiture :

Etienne HILT, adjoint au chef du service des transports de la DREAL, indique que la persistance de l'usage de la voiture dépasse le seul facteur de l'infrastructure. La multimodalité est également contrainte par le cadre réglementaire : le covoiturage n'étant par exemple pas défini par la loi, il est aujourd'hui impossible de réserver une voie pour son usage. En cas d'évolution de la législation lors du débat parlementaire prévu en 2019, le projet pourrait étudier la faisabilité de tels aménagements (usage de la 3^{ème} voie pour le covoiturage par exemple).

Laurent DARLEY, directeur régional adjoint, rappelle que l'Etat intervient à différents niveaux afin de favoriser le report modal, c'est-à-dire le passage d'un mode de transport à un autre. C'est le cas notamment *via* les financements apportés aux plateformes multimodales au travers des contrats de plan Etat-Région ou dans le cadre du « plan fret » qui déploie une mesure emblématique, « l'aide à la pince » permettant de subventionner le passage d'un mode à un autre (par exemple du mode routier au mode ferroviaire ou fluvial).

Sur les nuisances pour les riverains :

Etienne HILT indique que ce sujet pourra être analysé plus précisément en réunions thématiques. A Florange par exemple, des exemples de tranchées couvertes existantes pourront être présentés afin d'avoir une information plus précise de l'aménagement envisagé. Il rappelle à ce sujet que l'Etat a conscience du problème de la traversée de la ville et propose donc une infrastructure en dessous du niveau du sol dans la traversée de la zone urbaine.

Marie-Pierre BORY, C&S Conseils, invite les participants qui auraient encore des questions et remarques à remplir la fiche avis à la sortie de la salle de réunion.

5 Conclusion : suites de la réunion

Etienne HILT, adjoint au chef du service des transports de la DREAL, présente les prochaines étapes de la concertation et rappelle que tous les avis seront pris en compte et feront l'objet d'une synthèse :

- Une marche exploratoire pour avoir une vision d'ensemble des variantes proposées dans le secteur nord ;
- Des rencontres de proximité pour informer les citoyens du sillon lorrain et recueillir leurs avis ;
- Des réunions thématiques pour présenter en détail les enjeux plus locaux et permettre à des petits groupes de travail de favoriser expressions de chacun. Ces réunions sont accessibles sur inscription permettant d'adapter au mieux les modalités au nombre de participants. Plusieurs réunions pourront être ajoutées en janvier s'il est constaté que trop de personnes sont inscrites à une même date.

Il rappelle que la carte et le calendrier des rencontres sont présents sur le site a31bis.fr/les-rendez-vous-de-la-concertation.

Il précise que trois réunions publiques de synthèse, une pour chaque secteur, auront lieu début 2019.

Jean-Luc MARX, préfet de la région Grand Est, estime que la souplesse qui a prévalu dans l'animation de la réunion devra prévaloir aussi dans les prochains échanges.

Il se déclare convaincu que la concertation permettra de réfléchir à une infrastructure qui puisse rendre service et garantir aux générations futures la liberté fondamentale d'aller et venir dans le sillon lorrain et un accès à l'emploi au Luxembourg. Il se félicite que de nombreux constats ont été partagés par tous lors de la réunion.

En février 2019, l'Etat aura donc des éléments non conclusifs mais qui donneront des orientations et permettront d'étudier les arguments sur les différents points exprimés ce soir et d'orienter la décision. Il considère qu'il est désormais nécessaire de projeter cette concertation sur les détails du projet et dans les territoires concernés. Il remercie les participants pour leur présence à cette réunion d'ouverture.





