

Concertation A31 Bis

Réunion thématique
Thionville,
29 novembre 2018

Compte-rendu

La réunion a duré 2h15 et a réuni 43 participants.

Déroulement de la réunion :

1. Ouverture par **Laurent DARLEY, directeur régional adjoint de l'environnement, de l'aménagement et du logement** et **Jean-Michel STIEVENARD, garant de la concertation**

Présentation des modalités de la réunion par **Marie-Pierre BORY, C&S Conseils**

2. Présentation synthétique du projet en plénière par **Etienne HILT, adjoint au chef du service des transports** et **Guillaume PRINCIPATO, responsable d'opérations du projet A31 Bis à la DREAL**
Echanges avec la salle

3. Travail en sous-groupes puis restitution

4. Conclusion par **Laurent DARLEY, directeur régional adjoint de l'environnement, de l'aménagement et du logement**

1 Ouverture

Laurent DARLEY, directeur régional adjoint de l'environnement, de l'aménagement et du logement, accueille les participants et les remercie pour leur intérêt pour le projet A31 Bis, projet qui entend répondre aux différents enjeux de mobilité sur le territoire.

Il précise que la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement est le service de l'Etat assurant 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 ayant participé aux comités ont aussi été rencontrées sur le sujet de la multimodalité.

Il précise que la concertation actuelle a été ouverte le 13 novembre dernier lors d'une réunion publique à Metz et durera jusqu'à fin février – début mars 2019.

Laurent DARLEY 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.

Jean-Michel STIEVENARD, garant de la concertation nommé par la Commission nationale du débat public, indique que son rôle vise à ce que tous les citoyens puissent s'exprimer lors de cette concertation et que leurs avis soient enregistrés, analysés et traités avant qu'une réponse de la maîtrise d'ouvrage ne vienne expliquer pourquoi certains avis seront suivis et d'autres non.

Il rappelle son précédent rôle durant le débat public de 2015, phase intense de concertation et de débat sur ce projet d'infrastructure.

Jean-Michel STIEVENARD rappelle que le débat ne sera pas clos en fin de réunion, et il estime qu'il est probable qu'une nouvelle réunion voie le jour sur le secteur nord à propos de l'étude des différentes variantes, suite à la réunion de Florange.

Il rappelle qu'il aura la charge d'écrire un rapport sur la concertation et sa tenue, avant la décision du maître d'ouvrage. Si ce dernier décide de la poursuite du projet A31 Bis, une phase d'études complémentaires s'ouvrira alors avant une procédure d'enquête publique où le dialogue se poursuivra. Il souligne donc que tout ne sera pas acté d'ici fin février, le projet s'inscrivant dans un long processus au sein duquel son mandat vise à garantir la continuité du débat.

Voir diaporama en annexe du compte-rendu

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

- ➡ 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, elle précise les règles concernant la prise de parole.

2 Plénière

2.1 Présentation synthétique du sujet

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

Voir diaporama en annexe n° 1 du compte-rendu

Etienne HILT 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 présente les principes directeurs qui ont conduit à l'élaboration du projet :

- ➔ L'aménagement sur place pour toutes les sections là où cela apparait nécessaire et possible ;
- ➔ Des tracés neufs lorsque l'aménagement sur place est difficilement réalisable en particulier 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, responsable d'opérations pour le projet A31 Bis à la DREAL, présente les solutions d'aménagements envisagées pour le secteur nord ainsi que les quatre 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 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

2.2 Echanges avec la salle

Laurent STIEFFATRE, membre du Conseil économique social et environnemental du Grand, mandaté par la CFDT, souhaite connaître les solutions techniques qui seraient mises en place au péage pour forcer les poids lourds à suivre les tracés neufs sans traverser Thionville.

La CFDT se pose la question de l'efficacité du dispositif et du risque que le trafic soit moins élevé que prévu sur la section à péage. Une proposition consiste dans un radar de tronçon qui permettrait de distinguer le transit local du transit international.

Un habitant de Thionville et travailleur frontalier indique utiliser l'A31 tous les jours dans ses déplacements. Il demande pourquoi la limitation à 70km/h et l'interdiction des poids lourds en traversée de Thionville ne sont pas envisagées pour les autres variantes que F10.

Guy HARAU, conseil municipal écologiste EELV de Thionville, fait référence aux objectifs de la COP21. Selon lui, pour atteindre ces objectifs, il est nécessaire de renforcer les transports collectifs et non de rajouter des infrastructures routières.

La priorité, notamment en termes de financement, devrait être donnée aux transports en commun sur l'axe Thionville – Bettembourg, pour maximiser le report modal.

Il rappelle que le gouvernement luxembourgeois s'est déclaré prêt à financer le doublement de la voie entre Thionville et Bettembourg. Il évoque en outre la possibilité de remettre en service la ligne ferroviaire de Fontoy à Audun-le-Tiche pour revitaliser la vallée de la Fensch, en complément de la ligne Thionville-Luxembourg.

La voie supplémentaire entre le nord de Thionville et le Luxembourg pour les transports collectifs lui semble une idée intéressante, à coupler avec des parking relais non seulement au nord, mais aussi au sud.

Il se félicite que la possibilité d'utiliser la bande d'arrêt d'urgence (BAU) soit aujourd'hui confirmée et suggère que l'élargissement de la BAU soit réalisé sans attendre.

Il rappelle que les écologistes sont opposés aux contournements de Thionville et émet des doutes sur l'utilisation d'une nouvelle route qui serait payante.

Une réflexion collective plus large, sur les transports collectifs, constitue une priorité.

L'avocat des propriétaires du château de Bétange regrette de ne pas avoir de réponse aux questions relatives au château lors des réunions de Metz et de Florange.

Pourquoi ne pas tripler l'infrastructure actuelle avec un tunnel dans la traversée de Thionville ?

Qu'est-il prévu pour respecter le périmètre de protection de 500 m du château et du parc de Bétange ?

L'architecte des bâtiments de France a-t-il été contacté ?

Un habitant de Volmerange-les-Mines se questionne d'une part sur la capacité des usagers à payer pour l'utilisation de l'autoroute, pour un montant qu'il estime à 30 à 40 euros par mois, et d'autre part sur le risque de report vers le réseau secondaire gratuit et les villages périphériques. Enfin il pose la question du goulot d'étranglement au Luxembourg.

Un autre habitant de Volmerange-les-Mines rappelle l'impact très négatif sur son village du contrôle aux frontières rétabli à la suite des attentats. Il craint que le dispositif de péage n'ait les mêmes effets et demande ce qui est prévu pour interdire le report sur les routes secondaires, notamment des poids lourds. En outre, il demande ce qui justifie la mise en place d'un péage sur le tronçon du Bois de l'Etoile à la frontière et ce qui empêcherait la mise à péage de l'ensemble du projet.

Un habitant de Thionville estime que le vrai sujet est celui de la mobilité dans le sillon lorrain, au-delà de l'aménagement de l'A31 et souhaiterait avoir des informations sur les autres modes de transport.

Etienne HILT donne des informations sur le sujet du transport des marchandises : il existe une autoroute ferroviaire Bettembourg – Le Boulou et la ligne ferroviaire Nord-Sud du sillon lorrain est très utilisée pour le trafic fret ; l'enjeu est de continuer de développer les circulations de train, en bonne articulation avec le transport des voyageurs. En particulier, il s'agit de trouver des solutions pour faire circuler des trains de fret aux heures de pointes sans impacter le trafic voyageurs. Concernant le transport fluvial, il est prévu de développer les synergies entre les ports de la Moselle afin de développer le trafic vers la mer du Nord.

Concernant les déplacements des frontaliers : leur nombre est en forte augmentation et les prévisions montrent que le nombre de frontaliers résidant en France et travaillant au Luxembourg pourrait dépasser les 130 000 par jour en 2030. Or la voiture reste indispensable pour les frontaliers qui n'habitent pas ou ne travaillent pas près d'une gare. Pour eux, le

développement de lignes de cars pourrait être une réponse pertinente pour les zones sans gare ferroviaire, solution étudiée avec le Luxembourg. Pour cela, la circulation doit être fluidifiée pour permettre des temps de trajet fiables des cars.

Etienne HILT présente ensuite les améliorations qui ont été déjà apportées au TER (cadencement) et les possibilités d'augmentation de la capacité d'ici 2030, soit un doublement de la capacité de l'axe. Malgré ces améliorations significatives, la voiture restera majoritaire, et un développement du covoiturage sera également nécessaire pour répondre aux enjeux à venir. Le projet A31 Bis constitue donc une partie de la réponse aux besoins de déplacements dans le sillon lorrain et l'Etat est également pleinement impliqué au côté de la Région sur le développement du mode ferroviaire.

Voir diapositives {n° 42 à 45} en annexe n° 2 du compte rendu

Concernant la question du péage, de l'attractivité de l'autoroute et du report éventuel sur le réseau secondaire, **Etienne HILT** précise que sans projet, la situation de saturation de l'A31 va entraîner un report sur les routes départementales et accroître la saturation de celles-ci. Le projet redonne à l'A31 de la fluidité et donc de l'attractivité, en particulier le matin et le soir. Le calcul du temps de trajet montre qu'en 2030, un automobiliste mettra 10 mn pour aller de Thionville à la frontière luxembourgeoise avec le projet A31bis, au lieu de potentiellement 30 mn sur les routes secondaires. Le montant envisagé pour le péage reste faible par rapport à ce gain de temps, et serait encore réduit avec les possibilités d'abonnement. Il rappelle que l'Etat peut imposer, dans le cadre des réponses à l'appel d'offres de concession, la mise en place de formules d'abonnement pour les usagers réguliers.

Un habitant de Volmerange-les-Mines demande si un sondage a été fait auprès des usagers sur l'acceptabilité du péage. Il évoque l'exemple de l'autoroute A4, trop chère selon lui.

Un habitant thionvillois se pose la question de la faisabilité et du coût du recouvrement des factures auprès des vacanciers étrangers de passage sur l'A31.

Etienne HILT indique que la section de l'autoroute A4 autour de Metz permet de gagner environ 10 mn pour un coût de l'ordre de 4€, soit de l'ordre de 24 € pour une heure de transport économisée. Le rapport entre le coût du péage et le temps gagné est donc nettement moins intéressant que celui estimé dans le cadre du projet A31 Bis qui est de l'ordre de 3 € pour une heure de transport économisée en période de pointe et de 6 € pour une heure de transport économisée en période creuse. Il rappelle que chaque usager arbitre en fonction de ses contraintes propres et précise que le modèle de trafic utilisé intègre bien ce paramètre en fonction de la monétarisation du temps observée.

Concernant l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence (BAU) par les bus, **Guillaume PRINCIPATO** confirme que l'évolution des référentiels techniques et de la réglementation permet d'envisager cette possibilité dans le projet. En outre, si la loi de mobilité, prochainement en discussion, permet de mettre en place de nouveaux dispositifs favorisant le covoiturage, cette possibilité pourra elle aussi être étudiée.

Concernant le Château de Bettange, **Guillaume PRINCIPATO** confirme que le zonage et le périmètre de protection associés sont bien pris en compte et que les services de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) ont bien été rencontrés. Des solutions techniques existent et ont été intégrées dans le budget du projet : la meilleure solution d'insertion de l'ouvrage devra être trouvée avec l'ABF et les propriétaires du château. Sur ce secteur, un autre enjeu important est celui de la protection des habitants de Terville contre les nuisances sonores. *Voir diapositive en annexe n°3 du compte-rendu*

Concernant la technique de péage : la loi d'orientation des mobilités, en cours de discussion, va permettre de mettre en place de nouveaux dispositifs avec lecture des plaques d'immatriculation, dispositifs qui facturent le péage et que les véhicules peuvent franchir sans ralentir, que ce soit pour un usage régulier ou ponctuel. Ces dispositifs fonctionnent pour les plaques européennes et pas seulement les plaques françaises.

Guillaume PRINCIPATO confirme en outre que, dans les pays européens où ces systèmes sont mis en place, le taux de recouvrement est proche de 100%.

Le même dispositif serait mis en œuvre pour les poids lourds en transit. Voir diapositive en annexe n°4 du compte-rendu

Une habitante de Florange demande ce qui a été prévu pour compenser une perte sur la valeur des biens immobiliers situés au-dessus de la tranchée couverte dans le cas de la variante F4.

Guillaume PRINCIPATO présente des exemples d'insertion de tunnels et de tranchées couvertes : au Bois de Chêne et sur l'A86 à Rueil-Malmaison en région parisienne. La technique de la tranchée couverte permet de récupérer les espaces situés en surface, donc à proximité des riverains actuels du projet, pour y développer des aménagements légers, souvent à usage récréatifs, (parcs, pistes cyclables, équipements sportifs, etc.) qui sont de nature à valoriser les biens voisins. *Voir diapositives en annexe n°5 du compte-rendu*

Une habitante de Thionville et usagère de l'autoroute indique qu'elle a participé au débat public qui s'est déroulé en 2015. Elle regrette que les réunions du débat public et de cette concertation évoquent peu les usagers de l'autoroute.

Sous la forme d'une histoire, elle évoque le quotidien qu'elle imagine pour une frontalière qui utilisera sa voiture pendant la période des travaux liés au projet. Elle envisage que les parkings de covoiturage, les bus et les TER seront saturés. Elle regrette que les augmentations de capacité sur les autres modes de transport n'aient pas été mises en œuvre avant le lancement des travaux sur l'autoroute. Elle pointe la durée trop longue des projets, pesant sur la vie quotidienne et la santé des frontaliers.

La question concerne donc l'organisation du chantier du projet A31 Bis.

Guillaume PRINCIPATO reconnaît que la période des travaux d'un tel projet est difficile. Les travaux seront organisés de telle façon qu'en heure de pointe, la capacité actuelle, 2*2 voies, soit conservée autant que possible. Cela passe par exemple par une alternance des travaux, d'un côté, puis de l'autre de l'autoroute. Les techniques seront adaptées à chaque cas particulier.

3 Travail en sous-groupes puis restitution

Les participants ont ensuite travaillé en sous-groupe sur les sujets suivants :

- Le péage,
- Les variantes de fuseaux,
- Les effets sur l'environnement et la problématique des nuisances sonores.

Les travaux sont restitués par les rapporteurs désignés au sein des groupes :

3.1 Les variantes d'aménagement

La variante F10 soulève des réserves car elle passe au sud de la zone de Meilbourg à Yutz, très proche de la future clinique Ambroise Paré, et à proximité du Fort d'Illange qui présente un intérêt historique incontestable. Le groupe a noté que l'autoroute redescendrait sur la vallée de la Moselle avec un ouvrage d'art très important. La variante F10 est éloignée de la vallée de la Fensch et de l'Orne : un point négatif pour l'économie de ce secteur.

L'avantage de cette variante est qu'elle passe à proximité de Thionville.

Le plus gros inconvénient de la variante F4 est qu'elle traverse une zone urbanisée. Le groupe s'est posé des questions sur la réalisation d'un tunnel et sur les nuisances en dehors du tracé en tunnel : pollution, bruit. Le passage à côté du château de Bettange, un des rares lieux historiques du territoire, est aussi un inconvénient.

La variante F3bis a semblé au groupe la plus pertinente, car la plus éloignée des zones urbaines, et proche de zones économiques comme la zone de Sainte Agathe et l'Europort. Elle passerait à proximité des villes. Le groupe a fait abstraction dans son analyse des coûts.

3.2 L'environnement

Concernant l'environnement naturel, le groupe a identifié des secteurs sensibles comme les gravières de Richemont qui ne bénéficient d'aucune protection à ce jour, et notamment la nappe alluviale qui affleure. Le groupe s'est donc posé la question des aménagements prévus pour le traitement des eaux de ruissellement de l'autoroute.

Le groupe a aussi évoqué la question des continuités écologiques avec la création de passages entre les zones boisées. Il évoque l'ancienne Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) proche de l'Europort.

Concernant le cadre de vie des riverains, le groupe a pointé la mise en place de murs anti-bruit, y compris sur l'ancien tracé en traversée de Thionville, qui ne bénéficie de murs antibruit qu'au niveau de Beauregard. Dans le cas du tracé F4, le groupe s'est demandé comment se ferait l'extraction des gaz d'échappement depuis la tranchée couverte et si l'extraction serait bruyante.

3.3 Le péage

Le groupe s'est exprimé contre le péage pour ce qui concerne les riverains. Il n'y a pas eu d'opposition de principe au péage sur le trafic de transit, en particulier celui des poids lourds. Le groupe s'est posé la question des autres formes de financement et notamment par l'Union européenne.

Le groupe a exprimé son inquiétude sur le report du trafic sur le réseau local au détriment des communes proches.

4 Conclusion : suites de la réunion

Laurent DARLEY remercie les participants pour leur travail et identifie les points sur lesquels des réponses devront être apportées : la voie ferrée de Fontoy à Audun-le-Tiche, l'extraction dans une tranchée couverte, les interdictions des poids lourds selon les variantes, etc.

La concertation se poursuit et permettra d'enrichir la réflexion.

Il rappelle que les prochaines réunions auront lieu sur secteur sud :

- A Nancy le 6 décembre,
- A Toul le 8 décembre.

Il rappelle enfin que le site internet www.a31bis.fr permet à chacun de poser des questions, auxquelles la DREAL répondra dans les meilleurs délais.



