

# Concertation A31 Bis

Réunion thématique  
Nancy

6 décembre 2018

Compte-rendu



PRÉFET  
DE LA RÉGION  
GRAND EST

La réunion a débuté à 19h00, a duré 2 heures et a réuni 163 participants.

### Déroulement de la réunion :

1. Ouverture par **Eric FREYSSELINARD, préfet de Meurthe et Moselle**, et **Jean-Michel STIEVENARD, garant de la concertation** nommé par la Commission nationale du débat public  
Présentation des objectifs et du dispositif de concertation par **Hervé VANLAER, directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement**
2. 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
3. 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
4. Conclusion par **Jean-Michel STIEVENARD**.

## 1 Ouverture

**Eric FREYSSELINARD, préfet de Meurthe et Moselle**, souhaite la bienvenue à l'ensemble des participants. Il rappelle que ce projet succède à de longues réflexions, en particulier dans le cadre du projet de l'A32, qui ont été abandonnés. L'A31 Bis est un projet majeur pour le sillon lorrain et pour la région, afin de répondre aux besoins des transports du quotidien. Il rappelle les objectifs du projet : réduire la congestion, améliorer la sécurité et réduire les impacts sur l'environnement et notamment le bruit. Le projet vise aussi à accompagner le développement économique du territoire. Ces objectifs sont poursuivis en complémentarité avec le développement du réseau ferroviaire et avec la voie d'eau. Après le débat public organisé en 2015 par la Commission nationale du débat public, une décision ministérielle a décidé du cadre dans lequel devrait se poursuivre l'élaboration du projet.

L'urgence à agir pour éviter la thrombose du territoire a été rappelée notamment par le Conseil d'orientation des infrastructures (COI). La nécessité d'avancer sur le projet est donc reconnue au niveau national. Les travaux ont permis d'avancer sur les choix à effectuer, avec une analyse multicritère.

Le préfet exprime le souhait que l'ensemble des citoyens puissent s'exprimer sur les variantes présentées pour éclairer l'Etat sur les scénarios à retenir, en vue d'une nouvelle décision ministérielle. Ensuite, une nouvelle étape s'ouvrira avec une enquête publique.

A ce stade, trois options sont soumises à la concertation pour ce secteur : aucune n'est parfaite. Chacune a des avantages et des inconvénients. C'est pour cela que cette phase de concertation sera utile pour éclairer les choix futurs du maître d'ouvrage.

**Jean-Michel STIEVENARD, garant de la concertation nommé par la Commission nationale du débat public**, 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. Cette commission est totalement indépendante de l'Etat et le garant n'a à rendre des comptes qu'à elle. Le garant rappelle son rôle pour que les associations soient parties prenantes des travaux qui ont été menés pendant les deux années qui se sont écoulées.

Cette phase de concertation, sur un nouveau projet porté par l'Etat, doit permettre au public d'éclairer l'administration et non l'inverse, sur les choix à faire, choix qui sont ouverts aujourd'hui. Il appelle les participants à s'exprimer sur le projet.

Le garant rappelle les principes sur lesquels les débats sont fondés : la transparence, l'argumentation et l'équivalence. Il assure le public de sa stricte neutralité et du fait que chaque question recevra une réponse et que chaque avis sera noté.

La liste des rencontres n'est pas fermée : d'autres formes de rencontres pourront être ouvertes sur tel ou tel point, tel ou tel secteur, si le besoin s'en fait ressentir, comme l'a demandé le comité de pilotage du projet.

*Voir diaporama en annexe n°1 du compte-rendu*

**Hervé VANLAER, directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement**, rappelle que la DREAL 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.

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.

*Voir diaporama en annexe n°1 du compte-rendu*

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

**Jean-Pierre COUTEAU, maire de Villiers-Saint-Etienne et vice-président de la Communauté de Communes Terres Toulaises**, doute des prévisions de report du trafic sur le barreau à péage. En outre, il pense que le trafic en direction de l'A33 est sous-estimé et que ce trafic ira en augmentant en raison des nombreux projets d'aménagement sur le secteur. Il estime que la problématique des transports ferroviaire et fluvial doit être considérée au niveau européen et que des mesures incitatives et dissuasives doivent être prises pour favoriser le report modal, en donnant l'exemple d'une vignette sur le transit européen qui ne porterait pas sur les transporteurs français.

Sur la question des trafics :

**Etienne HILT** confirme, en s'appuyant sur la diapositive n°20, qu'un trafic très important a comme origine ou destination l'A33. Ce trafic n'a donc pas été sous-estimé dans le diagnostic de la situation actuelle. Pour ce qui concerne le trafic entre Toul et Dieulouard, la majorité de ce trafic et la quasi-totalité du trafic PL utiliserait une liaison Toul-Dieulouard quand bien même elle serait à péage.

Sur la vignette :

**Etienne HILT** indique que la réglementation européenne prévoit que les péages s'appliquent de la même façon à tous les européens, quelle que soit leur nationalité et rappelle que de nombreux poids lourds étrangers contribuent au trafic local et d'échange.

**Une habitante de Champigneulles** demande si le déclin des ports français comme Le Havre, au profit des ports de l'Allemagne et des Pays-Bas a été pris en compte. Elle prône une revitalisation des ports

des façades atlantique et méditerranéenne pour limiter le transport de marchandises le long du sillon lorrain.

**Etienne HILT** précise que le trafic de transit est le cumul de plusieurs flux et porte essentiellement sur des flux continentaux. Le développement des ports français, sur lequel le gouvernement travaille par ailleurs, ne pourra pas à lui seul résoudre le problème du transit dans le sillon lorrain. En outre, la moitié du trafic des poids lourds dessert l'économie lorraine.

**François PELISSIER, président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Meurthe-et-Moselle**, confirme que les acteurs économiques ont pour objectif de limiter le trafic de transit sur l'A31, notamment par les investissements faits sur le port de Champigneulle et les ports du sillon mosellan. Ainsi, la remise en route du terminal ferroviaire sur Champigneulle a permis d'éviter 20 000 camions sur l'A31 en une année, grâce à un train quotidien à destination de Fos-sur-Mer et un train quotidien vers Rotterdam. L'objectif est de doubler ce trafic et ainsi éviter 40 000 poids lourds sur une année, sur l'A31.

Mais ces actions arrivent dans le contexte du développement du e-commerce, comme le montre l'installation d'Amazon à Metz, avec la perspective d'un nouveau trafic de proximité sur l'axe mosellan. Les deux tendances doivent donc être anticipées.

**Un habitant de Champigneulle** constate que les automobilistes sont souvent seuls dans leur voiture. Il préconise le développement des transports en commun, notamment des bus très fréquents, associés à des parkings.

**Etienne HILT** confirme que la loi Mobilités à venir pourra prévoir de nouveaux outils pour développer les actions des collectivités territoriales sur la question des transports. La question du périmètre des institutions devra aussi être posée, en lien avec le périmètre des bassins de vie.

### 3 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 le sud, 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 selon les variantes d'aménagement.

*Voir diaporama en annexe n°1 du compte-rendu*

**André ROSSINOT, président de la Métropole du Grand Nancy**, précise en premier lieu que le sillon lorrain se prolonge jusqu'à Epinal. Il rappelle ensuite que la problématique concerne un « euro-corridor », c'est-à-dire un couloir européen, comme cela a été confirmé par les instances européennes. Il se félicite du travail mené par les élus avec Voies navigables de France pour dynamiser le transport fluvial sur la Moselle jusqu'à Neuves-Maisons, avec notamment une forte activité sidérurgique. Par ailleurs, il rappelle que le transport ferroviaire est aussi une composante importante pour les marchandises et les voyageurs. Il demande donc que le projet soit considéré dans une approche multimodale, préalable à toute réflexion.

André ROSSINOT évoque la loi Mobilités qui ouvrira certainement de nouvelles opportunités et appelle de ses vœux, au-delà d'un seul débat routier, un pacte entre les collectivités territoriales, l'Etat, l'Europe, pour mobiliser tous les moyens disponibles. A titre d'exemple, la Métropole va engager des moyens d'études sur le sujet des mobilités afin d'alimenter un débat public au sein de la Métropole. Une étude du syndicat mixte des transports relative aux bassins de vie de Dombasle, Pompey et Neuves-Maisons sera mise à disposition.

Il est donc nécessaire de prendre le temps de trouver un accord autour de la problématique des transports, tous modes confondus, et en y associant toutes les expertises.

**Luc FERRETTI, président de l'Association du Toulinois pour la Préservation du Cadre de Vie (ATPCV)**, rappelle que son association a participé à toutes les réunions qui se sont tenues sur le projet depuis 2015. Il se félicite de l'évolution de la position du président de la Métropole du Grand Nancy, notamment sur l'approche multimodale du sujet. Il souhaite aussi que la loi Mobilités soit prise en compte dans la réflexion.

Il exprime ensuite des doutes sur le report des poids lourds vers un nouveau barreau à péage. L'association défend l'installation rapide de murs anti-bruit à Champigneulle

**Christophe CHOSEROT, maire de Maxéville et vice-président de la Métropole du Grand Nancy**, défend l'installation de murs anti-bruit à Champigneulle et Maxéville. Il rappelle les nuisances liées à la circulation sur sa commune, avec notamment la présence d'un viaduc et d'un échangeur : bruit et pollution de l'air, avec des effets sur la santé et une souffrance de la population à proximité directe de l'autoroute.

Il estime qu'aucune des solutions d'aménagement présentées ne répond à la problématique. Le barreau Toul-Dieulouard ne prend pas en compte le trafic qui vient d'Epinal et de Strasbourg, et l'aménagement sur place entraînerait des nuisances dans Champigneulle et Maxéville et des expropriations.

Il appelle donc à prendre en compte l'ensemble des trafics venant de Strasbourg et d'Epinal et propose un aménagement en souterrain à partir de Laxou.

**Mathieu KLEIN, président du département de Meurthe-et-Moselle**, rappelle la nécessité de ne pas remettre à plus tard des décisions nécessaires pour répondre à la problématique de la congestion du sillon lorrain. Il faut donc faire des choix, même si aucun choix n'est parfait.

Il regrette que seule une variante d'aménagement sur place soit soumise à la concertation. La question d'un barreau Toul-Dieulouard se poserait ainsi une fois que l'aménagement sur place aurait été réalisé, et au vu des trafics constatés.

Il exclut aussi le fait que le secteur sud soit remis à plus tard, avec une priorité qui serait donnée au nord du projet : le sillon lorrain doit être traité dans son ensemble, le sud avec le nord.

Il s'étonne que soit évoquée la nécessité d'aménager une section en 2x4 voies comme condition pour aménager les murs anti-bruit à Champigneulle : il réfute ce raisonnement.

Enfin, il appelle de ses vœux une nouvelle organisation des transports à l'échelle des bassins de vie, contrairement à l'organisation actuelle, morcelée entre les différentes collectivités, avec des actions en faveur du covoiturage, la réouverture des petites gares, le développement du tram-train dans le Grand Nancy, etc., donc une approche globale pour répondre aux besoins de mobilités.

**Etienne HILT** confirme que le projet n'a pas vocation à traiter tous les flux venant de Strasbourg et allant vers la RN4. Cependant, le problème à résoudre aujourd'hui concerne l'augmentation du trafic local, avec notamment une moitié du trafic de poids lourds constituée de trafic local et d'échange. Les deux fuseaux soumis à la concertation (aménagement sur place ou liaison Toul-Dieulouard) répondent à cet objectif, présentant chacun des avantages et des inconvénients. Ils sont complémentaires de toutes les actions destinées à faciliter les mobilités du quotidien.

**Olivier JACQUIN, sénateur de Meurthe-et-Moselle**, salue d'abord le travail mené par la Commission particulière du débat public en 2015 qui a conduit à ce que la solution d'aménagement sur place soit remise sur la table.

Concernant les murs anti-bruit, il souhaite que les communes du secteur centre du projet soient concernées par cette mesure, au même titre que Champigneulle et Maxéville. Concernant certaines solutions d'aménagement présentées à la concertation, il regrette que l'Etat propose des solutions d'autoroutes concédées pour des raisons budgétaires. Par ailleurs, il se pose des questions sur la solution présentée d'une autoroute à 4 voies au niveau de Champigneulle et Maxéville, capacité qui serait liée à une obligation de l'Etat de traiter tous les flux. Or le changement de nombre de voies est susceptible d'entraîner des bouchons, selon les informations qu'il a recueillies. En outre, le projet n'apporte pas de solution à la question des flux arrivant sur l'A33 au sud.

Au sujet de la liaison Toul-Dieulouard, il exprime des doutes sur sa faisabilité économique, en prenant l'exemple de l'abandon du projet A45 entre Lyon et Saint-Etienne.

Il demande à l'Etat de prendre en compte des innovations constatées dans d'autres pays pour approfondir la solution d'aménagement sur place : voies réservées, parkings relais associés à des gares routières et des bus à haute fréquence, signalétique intelligente, péages en flux libre, etc.

**Thierry CLAUDE, représentant le Collectif Mur Anti-Bruit de la ville de Champigneulle**, s'étonne qu'on ait dit au collectif qu'il n'était pas possible de construire des murs anti-bruit, pour des questions d'emprise et de qualité des sols, alors qu'est présentée aujourd'hui une solution à 2x4 voies. Le collectif s'opposera à la mise à 2x4 voies sur Champigneulle, compte tenu de la situation actuelle qui est déjà très dégradée : coupure urbaine, bruit, pollution de l'air. Il présente au garant de la concertation une pétition réunissant 557 signatures pour demander des protections phoniques, voire une couverture de l'autoroute.

Enfin, il demande qu'une réunion soit organisée à Champigneulle.

**Dominique POTIER, député de Meurthe-et-Moselle**, se félicite que la concertation sur le projet soit fructueuse, depuis le débat public de 2015. Il souligne l'union des élus du Toulinois pour trouver une solution alternative à la liaison autoroutière et le soutien à une priorisation : d'abord l'aménagement sur place et ensuite des solutions complémentaires si nécessaire. Il rappelle aussi la demande des élus de ne pas laisser de côté l'aménagement du secteur sud : des travaux doivent être engagés dans la prochaine décennie, au nord comme au sud.

Il conteste les calculs de coût présentés qui ne prendraient pas en compte le cumul des charges d'entretien d'un tracé neuf et de l'autoroute existante.

Pour ouvrir des perspectives, il indique que la loi Mobilité va fournir de nouveaux outils d'aménagement. Des innovations technologiques permettront aussi de mieux intégrer les autoroutes dans le tissu urbain. Il rappelle enfin que le sol joue pour un quart de la résilience climatique : les solutions consommant des terres naturelles ou agricoles doivent être exclues quand une autre solution est possible.

Seule la solution d'aménagement sur place, qui exclurait la mise à 2x4 voies, et qui intégrerait des améliorations techniques et environnementales paraît acceptable. Cette solution doit s'accompagner d'une réflexion plus globale sur les transports alternatifs, par exemple, la réactivation de la ligne 14.

**Patrick BRETENOUX, représentant l'Association du Toulinois pour la Protection du Cadre de Vie (APTCV)**, évoque les impacts sur la santé du trafic routier, et les coûts associés. L'objectif à poursuivre est donc la diminution de ce trafic. Pour cela, l'association soutient l'aménagement sur place à 2x3 entre Gondreville et Nancy avec la troisième voie réservée aux transports en commun, au covoiturage et aux voitures électriques. Elle s'oppose à la diminution des terres agricoles.

Il demande que soient étudiées la gratuité des transports publics, en prenant l'exemple du Luxembourg, l'augmentation de la capacité des bus entre Toul et Nancy, la mise en place de la taxe poids lourds en prenant l'exemple de la Suisse, et une réflexion plus large sur l'urbanisation.

**Un habitant de Champigneulle** regrette que les cartes présentées ne mentionnent pas sa commune.

**Etienne HILT** précise d'abord que les noms sur les cartes font référence au nom des échangeurs. Concernant le passage à 2x4 voies, il précise que ce dimensionnement répond à l'objectif de traiter le trafic prévu à terme, essentiellement constitué par du trafic local qui, à cet endroit, dans le bassin de vie de Pompey, emprunte l'autoroute pour une section entre deux échangeurs consécutifs, de Frouard au nord de Nancy. L'Etat sera attentif aux propositions visant à répondre à la demande de déplacement entre le bassin de Pompey et Nancy.

**Laurent TROGRIC, président du Bassin de Pompey**, rappelle que la collectivité a apporté des solutions pour le transport de marchandises. Elle s'est aussi penchée sur les problèmes liés aux échangeurs de Frouard, Custines et Bouxières-aux Dames.

Il constate qu'aujourd'hui, de nombreux camions empruntent l'axe Toul – Saizerais- Marbache – Belleville quand l'autoroute A31 est saturée. Il exprime son opposition à l'aménagement sur place : cette solution est inacceptable car elle n'apporte pas de solution à la saturation, elle aggraverait la pollution actuelle de l'air à laquelle l'A31 contribue dans une proportion importante et elle impliquerait 10 ans de travaux.

Le Bassin de Pompey versera une contribution écrite sur le site de la concertation.

**Denis MACHADO, maire de Bouxières-aux Dames**, soutient la position de Laurent TROGRIC, rappelle tous les efforts déjà faits pour trouver des solutions de mobilité et souhaite que la priorité soit donnée à l'aménagement des échangeurs et que les portiques pour l'écotaxe soient remis en service.

**Jean-François HUSSON, sénateur de Meurthe-et-Moselle**, fait l'hypothèse que le secteur nord sera prioritaire sur le sud. Il salue le travail des territoires et des services de l'Etat. Il rappelle que, pour l'essentiel, le trafic est local et régional. Il craint que l'augmentation des capacités n'entraîne une augmentation du trafic et donc que la saturation ne soit pas allégée.

Il estime que le projet ne pourra pas être réalisé en raison des règles environnementales en matière de pollution de l'air et de bruit. Il souhaite qu'on regarde quel trafic peut être reporté sur le rail et sur la RN57 et donc que la recherche de solutions soit plus globale. A titre personnel, il regrette que les financements publics manquent pour mettre en œuvre toutes les idées évoquées en réunion. Il suggère donc de regarder secteur par secteur comment on peut traiter les flux et d'adopter des mesures d'exploitation comme la réduction de la vitesse, dans l'attente de solutions plus définitives.

**Un habitant de Champigneulle** souhaite qu'on s'attache à la sécurité des riverains. Il suggère de faire peser le péage sur les véhicules étrangers et de consacrer les recettes des péages à la construction de murs anti-bruit.

**Jean-Jacques MAXANT, maire de Marbache**, suggère d'ouvrir l'impasse de Dieulouard en construisant un viaduc qui permettrait de rejoindre l'A31 et ainsi éviter le report du trafic sur le réseau secondaire, trafic en constante progression.

**Un habitant de Maxéville** se dit prêt à attaquer les institutions qui mettraient la vie des riverains en danger. Il regrette que les élus n'aient pas demandé aux habitants leur point de vue. Il se pose des questions sur la façon dont les avis seront pris en compte après la concertation.

**Guillaume PRINCIPATO** présente les résultats des travaux réalisés par ATMO Grand Est sur la contribution d'A31 à la pollution de l'air, soit une contribution inférieure à 10% pour les particules fines. L'évolution des motorisations devrait encore réduire cette part.

*Voir diapositive en annexe du compte-rendu*

A propos du raccordement de la RD 611 en route bidirectionnelle à l'A31, il explique qu'un tel raccordement sans aménagement de l'axe susciterait un trafic de transit sur la route départementale avec une augmentation considérable du nombre de poids lourds sur un axe inadapté et par conséquent un effet négatif sur la sécurité.

**Hervé VANLAER** confirme que les études sur l'installation de murs anti-bruit ont bien été lancées indépendamment des résultats de la concertation, pour que le planning initial du projet ne soit pas impacté si une décision est prise de ne pas réaliser la 2x4 voies.

## 4 Conclusion

**Jean-Michel STIEVENARD** donne des indications sur sa vision de la suite de la concertation. Son rapport relatara comment la concertation s'est déroulée et dressera la liste des questions éventuellement à approfondir. Le rapport sera porté à la connaissance du ministre qui devra prendre une décision. Ensuite, une autre phase démarrera avec des études préalables, puis une enquête publique en vue de la déclaration d'utilité publique du projet.

Pour ce qui concerne la phase actuelle de concertation, il note les questions soulevées :

- En quoi consistent les aménagements sur place ?
- Quelle articulation avec les protections phoniques ?
- Quel plan global de mobilité ?
- Quelles innovations dans le domaine routier ?

Il estime nécessaire d'organiser une nouvelle réunion dans le bassin de Pompey pour préciser l'hypothèse de l'aménagement sur place.

**Marie-Pierre BORY** invite les participants à contribuer sur le site de la concertation : [www.a31bis.fr](http://www.a31bis.fr).