

# Concertation A31 Bis

Réunion thématique  
Dieulouard,  
**12 décembre 2018**

Compte-rendu

La réunion a duré 2h40 et a réuni 71 participants.

### Déroulement de la réunion :

1. Ouverture par **Henri POIRSON**, maire de Dieulouard, **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

**Henri POIRSON, maire de Dieulouard**, souhaite la bienvenue aux participants et se félicite que chacun puisse s'exprimer sur ce projet, au-delà des membres des comités de pilotage et de suivi.

**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.

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, en particulier sur le secteur sud ;
- ➡ Confirmer la solution d'aménagement du secteur centre.

Il rappelle ensuite les modalités pour s'informer et s'exprimer.

*Voir diaporama en annexe 1 du compte-rendu*

**Jean-Michel STIEVENARD, garant de la concertation nommé par la Commission nationale du débat public (CNDP)**, présente le rôle de la CNDP : elle veille à ce que le débat soit transparent, donc que toutes les données soient sur la table ; et utile, donc que chaque avis soit recueilli et analysé et aboutisse à une décision argumentée.

La réunion de Dieulouard termine un premier cycle de la concertation : beaucoup de sujets restent à expliquer et à débattre.

Il cite la présidente de la CNDP : les débats publics ne sont pas faits pour que l'administration éclaire les citoyens, mais pour que les décisions de l'administration soient éclairées par les citoyens.

*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.

**Luc FERRETTI, président de l'Association du Toulinois pour la Préservation du Cadre de Vie (ATPCV)**, se félicite de la tenue d'une telle réunion, tout à l'honneur de la démocratie qui permet à chacun de prendre la parole en France. Il souhaite témoigner son soutien aux victimes et aux familles de la fusillade de Strasbourg, en soulignant l'importance de la vitalité du débat démocratique. *{applaudissements de la salle}*.

## 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 sud et conclut sur la complémentarité nécessaire des différents modes de transport.

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

Etienne HILT rappelle ensuite 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 apparaît 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 aménagements envisagés pour le secteur centre avec des informations sur les phases de travaux.

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

### 2.2 Echanges avec la salle

**Jean-Jacques BIC, maire d'Autreville-sur-Moselle**, regrette que sa commune ne soit pas mentionnée dans le dossier de concertation. Or le barreau Toul-Dieulouard la concerne directement, au niveau du raccordement à l'A31, et en particulier les étangs, répertoriés comme « espace naturel sensible » (ENS). Ces espaces sont des lieux de repos et de loisirs puisque le long de l'un d'entre eux environ 150 familles y louent des emplacements. Les étangs sont aussi loués par la commune à des associations de pêche et ont vu se développer une activité de promenade et de maraîchage. Ces activités sont menacées par le barreau Toul-Dieulouard, dans la variante retenue par le comité de pilotage. Autreville-sur-Moselle est donc opposée au barreau Toul-Dieulouard.

**Un habitant de Dieulouard** évoque l'indicateur « taux de retour » du pétrole : aujourd'hui un baril de pétrole est nécessaire pour extraire 8 barils de pétrole. Ce taux est croissant avec le temps. Il en déduit que la priorité devrait être donnée aux alternatives à la voiture et aux camions.

**Henri POIRSON, maire de Dieulouard**, demande quelle est l'évolution la plus récente du trafic, par rapport aux données présentées.

**Etienne HILT** explique qu'il aurait été difficile de mentionner chacune des communes riveraines de l'A31 dans le dossier, vu leur nombre qui est de plus d'une centaine. Concernant les données de trafic les plus récentes, **Etienne HILT** explique qu'aucun indicateur ne montre un renversement de la tendance depuis 2016. Cette tendance de fond est notamment due au fait que les personnes habitent de plus en plus loin de leur lieu de travail.

Concernant le pétrole, il faut prendre en compte l'évolution à long terme de la motorisation des véhicules. La programmation pluriannuelle de l'énergie, récemment validée par le gouvernement vise ainsi, dès 2023, un objectif de 2,4 millions de véhicules électriques ou hybrides rechargeables en France. Ceci s'inscrit dans une perspective de très forte réduction des véhicules à motorisation thermique d'ici 2040 ; Etienne HILT note aussi que l'usage de l'automobile relève de la responsabilité de chacun. Dans tous les cas, le projet répond au besoin de mobilité dans le sillon lorrain, en complément de l'évolution des autres usages (covoiturage, transports collectifs, etc.).

**Guillaume PRINCIPATO** présente ensuite les variantes sur le secteur sud, soumises à la concertation.

*Voir diaporama en annexe n°2*

Il confirme que l'insertion précise du raccordement, si le barreau Toul-Dieulouard est retenu, fera l'objet d'échanges avec les collectivités territoriales concernées. A ce jour, un passage en viaduc est prévu.

**Luc FERRETTI, président de l'Association du Toulouais pour la Préservation du Cadre de Vie (ATPCV)**, estime que les usagers pourraient se reporter sur les transports collectifs si l'offre répondait à leurs besoins : cela relève donc d'un choix politique, du gouvernement et des collectivités. La priorité doit être donnée au rail et s'inscrire dans une ambition de transition énergétique. Il exprime la solidarité de son association avec le maire d'Autreville-sur-Moselle. Il estime que le barreau neuf ne déléstera pas l'autoroute actuelle en raison de la mise en œuvre du péage et que ce choix risque de compromettre la construction de protections sur l'autoroute actuelle. Si l'aménagement sur place est décidé, il faudra mettre en œuvre les moyens les plus modernes pour lutter contre le bruit et la pollution de l'air. Il estime que de l'argent public est disponible.

**Bernard BERTELLE, maire de Blénod** et usager quotidien de l'A31 vers Metz, confirme que la situation s'est fortement dégradée sur l'A31. Il exprime sa solidarité avec la commune d'Autreville-sur-Moselle. Il appelle l'Etat à répondre aux besoins des usagers locaux au moyen d'échangeurs, aux besoins des habitants et non aux besoins du transit international.

**Henry LEMOINE, président de la communauté de communes du Bassin de Pont-à-Mousson, et conseiller régional**, constate que les opinions exprimées il y a 15 ans au moment du projet A32, opinions qui se satisfaisaient du seul développement des alternatives à la route, se sont trompées. La situation actuelle n'est plus acceptable et il serait risqué de parier seulement sur ces alternatives. Concernant le barreau Toul-Dieulouard et son insertion sur les communes de Dieulouard et d'Autreville-sur-Moselle, il propose une solution selon laquelle l'échangeur serait situé sur le tracé A et l'aboutissement situé sur le tracé B, afin d'éloigner le tracé des habitations du sud de Dieulouard et des étangs d'Autreville. Il évoque les communes qui sont situées le long de l'A31 actuelle et qui souffrent déjà du bruit, une nuisance qui sera amplifiée par une mise à 2x3 voies de l'infrastructure.

**Vincent DOUMAYROU, journaliste**, constate que les prévisions de trafic sont fondées sur l'hypothèse que l'habitat et les activités économiques vont continuer à s'étaler. Il demande donc si l'Etat porte des

projets pour réduire l'étalement urbain. Par ailleurs, il estime que Voies navigables de France et la SNCF devraient être représentées dans les réunions publiques et que la multimodalité restera limitée si la politique de la SNCF tend à réduire l'offre.

**Thierry MARCHAL, président de l'Automobile Club Lorrain**, rappelle que son association compte 5 000 membres et défend la multimodalité. Il regrette les conditions de la réunion qui s'est tenue à Nancy avec une trop forte monopolisation de la parole par les élus. Il craint que le débat sur le secteur sud ne conduise à l'impossibilité de décider, ce qui serait une catastrophe pour le sud lorrain, avec, dans le même temps, une avancée du projet sur les secteurs nord et centre. Il constate que toutes les solutions au sud sont rejetées et confirme que les seules solutions sont des solutions concédées, compte tenu des budgets disponibles. Il souhaite connaître les conséquences de l'absence de décision sur la sécurité et sur le développement économique en Meurthe-et-Moselle.

**Jean-Jacques MAXANT, maire de Marbache**, constate qu'un trafic important de poids lourds traverse sa commune. Il voit dans le barreau Toul-Dieulouard un espoir de rééquilibrage entre les territoires, même s'il dit comprendre les inquiétudes des communes voisines.

**Antony CAPS, vice-président du Conseil départemental de Meurthe-et-Moselle et maire de Nomeny**, confirme qu'il est nécessaire d'amplifier le développement de l'intermodalité : covoiturage, feroutage, gare de Vandières, liaisons fluviales, expérimentation de l'écotaxe sur les poids lourds, etc. Par ailleurs, il considère que l'enjeu est de parvenir à se mettre d'accord pour trouver une solution à la saturation de l'A31. Pour cela, il propose une première étape où l'autoroute serait mise à 2x3 voies, avec le traitement des échangeurs, l'installation de murs anti-bruit et une réhabilitation environnementale de l'autoroute actuelle. Ensuite, il faudra faire un point d'étape et étudier s'il est nécessaire de réaliser un barreau neuf.

**Henri POIRSON, maire de Dieulouard**, exprime son opposition à la mise en œuvre d'un péage ; il confirme qu'il est indispensable de trouver une solution pour permettre le développement économique et la création d'emplois en Meurthe-et-Moselle. Il estime que le problème majeur se situe sur l'échangeur de Custines. Il est favorable à un aménagement sur place, en anticipant dès le départ les embranchements, en évitant d'impacter les étangs d'Autreville et en prenant en compte les communes voisines comme Rosières-en-Haye et Jaillon.

**Jean-Michel STIEVENARD, garant de la concertation**, assure le public que chaque avis sera consigné et analysé. Il assure aussi qu'aucune décision n'est prise. Ensuite, il confirme que l'avis des usagers doit être pris en compte : il faudra montrer en quoi le projet leur est utile.

Le sujet des mobilités devra être considéré de manière plus globale, avec les intervenants dont c'est la responsabilité.

Pour la deuxième partie de cette concertation, le garant estime nécessaire de tenir une réunion dans le bassin de Pompey et de donner des informations plus précises sur le raccordement du barreau. Sur la forme, il demande que la dénomination des communes soit précisée sur les cartes préparées par le maître d'ouvrage lorsque l'échelle le permet.

### 3 Travail en sous-groupes puis restitution

Les participants ont ensuite travaillé en sous-groupe sur le sujet **des enjeux environnementaux et les effets du projet sur le cadre de vie avec la problématique des nuisances**.

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

Le **premier groupe** a d'abord exprimé son opposition au barreau « Toul-Autreville ». La priorité lui semble devoir être donnée à l'aménagement sur place, l'amélioration des échangeurs et le renforcement de l'intermodalité (ferroviaire, fluvial). Les enjeux environnementaux les plus importants sur Autreville sont la faune et la flore de l'espace naturel sensible (ENS).

Le **deuxième groupe** est favorable au rétablissement des continuités écologiques. Il demande que les photos présentées soient plus proches de la réalité. Il est favorable à l'aménagement sur place dans une première étape, en prévoyant les connexions au barreau neuf. Il juge également nécessaire d'adapter les protections phoniques aux caractéristiques du lieu (ex : commune en terrasse). Une question porte sur l'installation de bornes de recharge pour les véhicules électriques. A titre personnel, le rapporteur revient sur l'écotaxe régionale et demande si un tracé aménagé est considéré comme un nouveau tracé au titre du péage, ce qui lui semblerait injuste.

Le **troisième groupe** a fait la liste des enjeux environnementaux sur la « liaison Gye-Autreville » : le viaduc d'Autreville, la vallée de la Moselle et les différentes zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF), Rosières-en-Haye, Jaillon, la vallée du Terrouin avec le passage au pont de Jaillon, le fort de Villey-Saint-Etienne, Chaudeney-sur-Moselle où le passage semble très difficile ; sans oublier le réseau hydraulique quartzique du plateau, avec des risques liés aux eaux de ruissellement. Du point de vue du cadre de vie des riverains, le principal enjeu réside dans la vallée de la Moselle, sans oublier les communes voisines.

Le **quatrième groupe**, dont le rapporteur est le maire de Rosières-en-Haye, est opposé à la perte de 120 ha qui serait liée à l'emprise du barreau neuf. En outre, la construction du barreau ne ferait que reporter les nuisances sur un autre territoire, même si celui-ci est moins peuplé. Une nouvelle autoroute sera plus impactante que l'élargissement d'une autoroute existante. Il rappelle que le projet de centrale photovoltaïque a failli être suspendu en raison de la présence de chauves-souris. Il craint des conséquences pour les nappes phréatiques et des coupes budgétaires dans le projet qui remettraient en cause les murs anti-bruit. Il constate que le passage des camions à Rosières-en-Haye est beaucoup plus bruyant à cause d'un nouveau revêtement de la chaussée. Le groupe estime le nouveau barreau inutile ; il est favorable à l'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute existante sur la totalité du tracé, jusqu'à Nancy, en améliorant les accès pour les usagers locaux.

**Renée HENRY, maire de Custines**, rappelle les impacts de la construction de l'autoroute sur sa commune en 1966 avec un mur anti-bruit inefficace et un trafic très important. Elle demande comment il sera possible d'aménager une troisième voie sur le pont présent sur sa commune. Elle compte sur l'Etat pour mener des études spécifiques et améliorer la situation de congestion à Custines, pour réduire le risque d'accident.

Le **maire de Dieulouard** rapporte les conclusions des travaux du **cinquième groupe** : les difficultés financières qui pourraient découler de la perte des terres agricoles, l'opposition au péage sur le barreau Toul-Dieulouard, la priorité à donner au ferroviaire et au fluvial, et la mise en place d'échangeurs à proximité des zones de développement économique, la nécessité d'assurer les continuités écologiques et de prévoir des protections phoniques sur toutes les communes concernées, et la nécessité d'anticiper sur la connexion avec l'éventuel barreau Toul-Dieulouard.

**Johan OHLING, mandaté par le collectif Les Mussitoyens**, estime que le projet de l'A31 doit être revu par l'Etat pour prendre en compte les enjeux du 21<sup>ème</sup> siècle : protection de la nature, du cadre de vie des habitants, changement climatique. Il faut pouvoir continuer à se déplacer dans le sillon lorrain tout en considérant la possibilité de limiter les déplacements en développant le télétravail, d'augmenter le cadencement du TER, proposer une tarification incitative, développer le ferroutage, avec des incitations financières (malus, bonus). Le collectif est opposé à la solution du barreau neuf, car il faut désormais considérer l'A31 comme une autoroute interurbaine. Il est opposé au péage et propose un

élargissement à 3 voies avec l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence comme voie supplémentaire pour les bus aux heures de pointe. Il faut enfin accélérer l'intermodalité route-train en développant des pôles autour des gares, dont celle de Vandières et en aménageant des parkings relais et de covoiturage à chaque échangeur de l'A31. Enfin, il signale que les protections phoniques translucides sont néfastes pour les oiseaux qui les percutent ; il évoque enfin le projet de voie verte à Pont-à-Mousson.

**Un participant** attire l'attention du public sur le sujet de la sécurité. Il demande des statistiques sur les accidents sur le territoire. Il estime qu'il y a des points noirs à traiter.

**Un autre participant** estime qu'une alternative au projet A31 Bis, dans le sud, serait de traiter le problème de l'A33 – A330, pour traiter le problème de Nancy et les flux est-ouest qui, pour lui, sont les plus importants. Il faut traiter les points noirs autour de Nancy. Enfin, la troisième voie entre Nancy et Metz devrait être réservée aux transports en commun et au covoiturage.

**Une habitante d'Autreville, travaillant dans une entreprise de transport et usagère de l'A31 et de l'A33** rappelle que les poids lourds sont indispensables à la vie quotidienne des habitants. Elle ne souhaite pas que l'échangeur soit aménagé à Autreville et demande pourquoi il n'est pas envisagé entre Blénod et Dieulouard, dans des zones inondées tous les hivers.

## 4 Conclusion

**Laurent DARLEY** se félicite de la richesse des échanges, des échanges parfois contradictoires, ce qui traduit bien la difficulté des arbitrages à rendre, dans un contexte où aucune des solutions n'est parfaite et sans impact. Il confirme qu'aucune décision n'est prise à ce stade.

Il prend bien note de l'ensemble des sujets évoqués : l'accidentologie, les échangeurs, les consommations foncières directes et indirectes des différentes variantes du projet - les 120 ha évoqués pour l'infrastructure sont ainsi à mettre en regard de la consommation annuelle de terres en Meurthe-et-Moselle pour l'aménagement et l'urbanisme, elle-même favorisée par le développement périurbain, l'évolution des véhicules et les réflexions en termes de mobilité qui peuvent avoir un impact sur les prévisions de trafic.

Tous ces points seront pris en compte dans l'élaboration du projet. A l'issue de la concertation, une nouvelle décision ministérielle sera prise, tirant le bilan de la concertation et des avis des élus du territoire. En termes de planning, deux ans d'étude supplémentaires, études techniques mais également études d'impact sur l'environnement, seront ensuite nécessaires pour préparer le dossier d'enquête d'utilité publique du projet, qui sera l'occasion d'un nouvel échange avec le public avant d'entrer dans la phase des travaux.

A court terme, un point d'étape doit être fait avec le Préfet de région le 21 décembre pour organiser de nouveaux points d'échanges d'ici février-mars 2019.