

---

SEANCE DU 7 SEPTEMBRE 2005

---

DÉCISION N° 2005 / 47 / LA 32 / 2

---

PROJET DE LIAISON AUTOROUTIERE A32.

---

**La Commission nationale du débat public,**

- vu le code de l'environnement et notamment son article L.121-12 qui dispose : « En ce qui concerne les projets relevant de l'article L.121-8, l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123-1 ne peut être décidée qu'à compter soit de la date à partir de laquelle un débat public ne peut plus être organisé, soit de la date de publication du bilan ou à l'expiration du délai imparti au président de la Commission nationale du débat public pour procéder à cette publication et au plus tard dans le délai de cinq ans qui suivent ces dates. Au-delà de ce délai, la commission ne peut décider de relancer la concertation avec le public que si les circonstances de fait ou de droit justifiant le projet ont subi des modifications substantielles »,
  - vu le décret n° 2002-1275 du 22 Octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 17,
  - vu le compte-rendu (Juillet 1999) et le bilan (Octobre 1999) du débat public organisé sur le projet d'autoroute A32<sup>1</sup>,
  - vu la lettre de saisine du 22 Juillet 2005 reçue le 29 Juillet 2005 sur le projet autoroutier A32 adressée par M. le Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer et le dossier joint.
- 
- sur proposition de son Président,
  - après en avoir délibéré,
  - à la majorité de ses membres présents ou représentés,
- 
- considérant que le débat public sur le projet d'autoroute A32 qui a eu lieu du 9 Mars au 22 Juin 1999 s'est déroulé selon les prescriptions de la loi du 2 Février 1995 qui ne prévoyait pas l'obligation pour le maître d'ouvrage de faire connaître après le débat public la suite qu'il entend donner à son projet, obligation prévue depuis lors par la loi du 27 Février 2002 et figurant désormais à l'article L.121-13 du code de l'environnement ; qu'ainsi aucun acte de la puissance publique n'a défini dans le prolongement du débat public les conclusions qu'en tirait le maître d'ouvrage,
  - considérant que les schémas multimodaux de services collectifs de transport arrêtés par décret du 18 Avril 2002 indiquaient pour la région Grand Est et dans l'objectif d'assurer la fluidité des axes Nord-Sud :

*« En outre, compte tenu de la dégradation des conditions de circulation, de sécurité et d'environnement constatée sur l'autoroute A31, poursuivre les démarches engagées afin :*

---

<sup>1</sup> Il est rappelé que ces documents sont consultables sur le site Internet de la CNDP ([www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)).

*\* d'une part, de promouvoir les solutions, prioritairement de création ou d'amélioration de desserte en transports collectifs, à mettre en œuvre pour répondre à la croissance du trafic local du sillon mosellan ;*

*\* d'autre part, d'étudier, puis de mettre en œuvre les solutions de nature à répondre à l'augmentation du trafic de transit et d'échange, en privilégiant une approche multimodale et les alternatives permettant d'éviter le sillon mosellan, en concertation avec les partenaires transfrontaliers, en accélérant l'aménagement d'un itinéraire de fret ferroviaire nord-sud pouvant comporter de nouvelles sections et en préservant la réalisation d'aménagements routiers de capacité suffisante destinés à écarter les trafics de transit des zones urbaines traversées par l'autoroute A31 et complétant l'aménagement des voies existantes » ; que ces schémas ont été supprimés par une ordonnance du 8 Juin 2005,*

- considérant que le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire du 18 Décembre 2003 a décidé d'inscrire le projet d'A32 dans les cartes de planification des infrastructures nationales de transport à long terme et d'en poursuivre les études,
- considérant que les motivations du projet, telles que décrites par le dossier de saisine, restent celles qui justifiaient le projet soumis au débat public : l'insuffisante qualité de service et de sécurité et les perspectives de saturation de l'A31, l'insuffisante réponse apportée par les modes de transport alternatifs à la route malgré leur niveau actuel et leur développement attendus (compte tenu notamment des travaux inscrits dans le contrat de plan Etat-région 2000-2006),
- considérant que les objectifs du projet restent également les mêmes : dégager de l'A31 l'essentiel du trafic de transit afin de lui redonner son rôle de desserte des pôles urbains et des zones d'activité du sillon mosellan,
- considérant ainsi que les circonstances de fait ou de droit justifiant le projet n'ont pas connu de modifications substantielles,
- considérant en outre que le parti d'aménagement décrit par le dossier, qui résulte des dernières phases de concertation menées de 2003 à 2005, est constitué, dans ses différentes sections, par des fuseaux ou portions de fuseau qui figuraient tous parmi les variantes présentées dans le dossier du débat public de 1999.

## DÉCIDE :

### Article unique :

Il n'y a pas lieu d'organiser un nouveau débat public sur le projet d'autoroute A32.

Le Président



Yves MANSILLON