

BILAN DÉBAT PUBLIC

Projet autoroutier A31 bis « au cœur du Sillon lorrain »

15 AVRIL - 30 SEPTEMBRE 2015

dressé par le président
de la Commission nationale
du débat public

LE 13 NOVEMBRE 2015

BILAN DÉBAT PUBLIC

Projet autoroutier A31 bis « au cœur du Sillon lorrain »

15 AVRIL - 30 SEPTEMBRE 2015

SOMMAIRE

INTRODUCTION	4
LE PROJET SOUMIS À DÉBAT	6
LA CONGESTION ET LA DANGÉROSITÉ DE L'AUTOROUTE A31 LARGEMENT RECONNUES	7
CEPENDANT, LES POSITIONS SUR L'OPPORTUNITÉ DU PROJET DEMEURENT EXTRÊMEMENT NUANCÉES	8
Favoriser le développement économique et les échanges : argument majeur pour les défenseurs du projet	8
Les aménagements proposés au cœur des controverses	9
Des variantes présentées pendant le débat	10
LES RÉSULTATS DE L'EXPERTISE COMPLÉMENTAIRE DÉCIDÉE PAR LA CNDP ...	11
UNE PRIORITÉ : DÉVELOPPER LES OFFRES ALTERNATIVES DE TRANSPORT À LA ROUTE	12
Faudrait-il réguler le trafic poids lourd ?	13
LES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT ET LES MILIEUX HUMAINS : UN ENJEU ESSENTIEL	15
La nécessité de préserver les milieux naturels, les terres agricoles, les paysages et le patrimoine	14
Comment réduire les nuisances, notamment sonores ?	16
Répondre aux défis du changement climatique : une préoccupation exprimée par les citoyens	16
LE MONTAGE FINANCIER AU CŒUR DES DÉBATS	17
Des interrogations sur la mise en concession et le coût des trois scénarios	17
Le péage : principal point de discordance	18
Des sources de financement alternatives évoquées tout au long du débat	18
LE DÉROULEMENT DU DÉBAT	19
Un débat suivi et argumenté	19
L'ÉVALUATION DU DÉBAT	20
CONCLUSIONS ET SUITES DU DÉBAT	20

INTRODUCTION

Saisie le 26 novembre 2014 par le Secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, du projet de liaison autoroutière A31 bis « au cœur du Sillon lorrain », la Commission nationale du débat public (CNDP) a décidé le 3 décembre 2014 d'organiser elle-même un débat public et d'en confier l'animation à une commission particulière.

Elle a en effet considéré que :

- le projet présente un intérêt national et international ;
- le projet revêt des impacts socio-économiques importants ;
- le projet présente des enjeux environnementaux significatifs et a des impacts sur l'aménagement territorial d'une zone fortement urbanisée ;
- le projet est substantiellement différent du projet d'autoroute A32 qui avait fait l'objet d'un débat public¹ en 1999 ;
- le projet comporte différentes options tant en ce qui concerne les tracés que les modalités de financement (mise à péage éventuelle de certains tronçons).

Le 7 janvier 2015, la CNDP a nommé M. Michel MORIN, président de la commission particulière du débat public. Le même jour, sur proposition de ce dernier, la CNDP a nommé comme membres de la commission particulière du débat public : Mme Isabelle DEAK-MIKOL, Mme Christine JEAN, M. Laurent PAVARD, M. Jean-Paul PUYFAUCHER, M. Jean-Michel STIEVENARD, Mme Flora VINCENT.

Le 25 février 2015, la Ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, et le Secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, ont adressé par courrier à la CNDP le dossier du maître d'ouvrage, demandant un « débat exemplaire » qui s'inscrive dans la démarche de renforcement de la démocratie participative initiée par le Gouvernement.

Le 1^{er} avril 2015, la CNDP a considéré le dossier du maître d'ouvrage comme suffisamment complet pour être soumis au débat public. Elle a fixé le calendrier du débat entre le 15 avril 2015 et le 13 juillet 2015 et en a approuvé les modalités d'organisation.

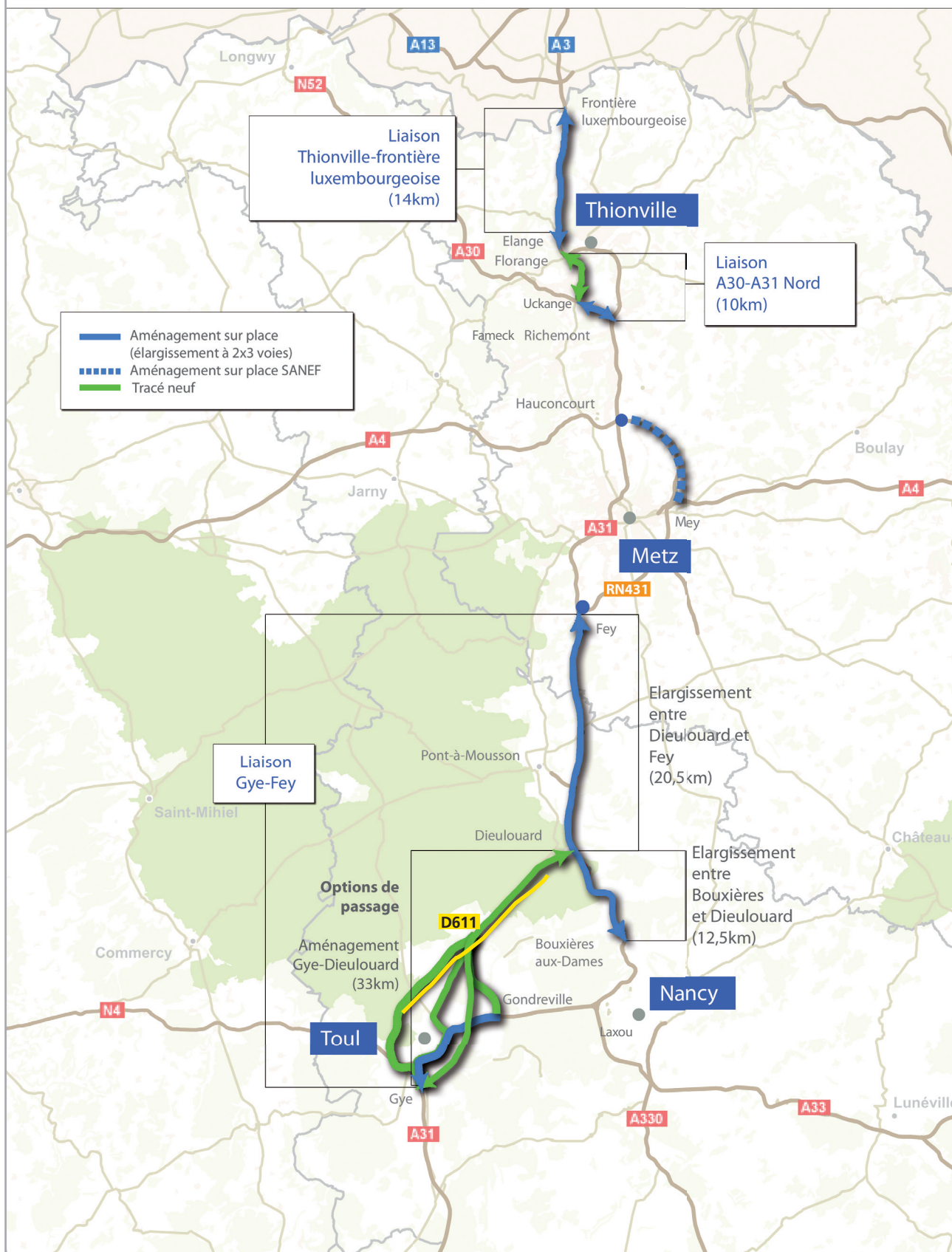
Suite à plusieurs demandes exprimées auprès de la CPDP par des élus et des citoyens, la CNDP a décidé, le 2 juillet 2015, de faire procéder à une expertise complémentaire portant sur la faisabilité et la capacité des aménagements dans le triangle Toul – Nancy – Dieulouard. Cette expertise a été confiée à trois experts indépendants : M. Jean-Noël CHAPULUT et M. Jean DETERNE, ingénieurs généraux honoraires des ponts, des eaux et des forêts, et M. Marc PEREZ, directeur de département du bureau d'études TTK, dont le siège est à Karlsruhe (Allemagne).

Les résultats ont été présentés lors de la réunion publique du 10 septembre 2015 à Nancy.

La CNDP a pris la décision de prolonger le débat public jusqu'au 30 septembre afin de permettre la réalisation de cette expertise complémentaire et son appropriation par le public.

¹ Débat public organisé en 1999 sur le projet d'autoroute A32 (doublement de l'autoroute A31 entre la frontière luxembourgeoise et Toul).

Projet A31 bis - Aménagements proposés



LE PROJET SOUMIS À DÉBAT

L'autoroute A31, en particulier dans sa traversée du « Sillon lorrain », connaît depuis plusieurs années des phénomènes importants de congestion routière, liés à la superposition de trafics locaux, de trafics d'échanges régionaux et de transit international nord-sud. Les prévisions de trafic à l'horizon 2030 laissent par ailleurs entrevoir une saturation du réseau routier et des phénomènes de congestion importants. Depuis plus de vingt ans, différents projets d'aménagement ont été envisagés, notamment celui de l'autoroute A32, qui a fait l'objet d'un débat public du 3 mars au 3 juillet 1999, abandonné en 2010.

Suite aux travaux de la commission « Mobilité 21 », le Gouvernement a fait de l'A31 bis l'une de ses priorités d'aménagement en 2013².

Le principe directeur du projet autoroutier A31 bis consiste à aménager un itinéraire de 115 km entre le péage de Gye (Meurthe-et-Moselle) et la frontière luxembourgeoise. Il s'articule autour de l'aménagement des infrastructures existantes avec mise à 2x3 voies d'une part, de la construction de nouveaux tronçons autoroutiers à 2x2 voies d'autre part, et enfin de la remise à niveau environnementale (bruit, protections de la ressource en eau et de la faune).

L'État, maître d'ouvrage du projet, s'est fixé pour principaux objectifs de réduire la congestion sur l'A31 et d'améliorer les conditions de circulation, d'améliorer la sécurité des usagers et des agents d'exploitation, d'accompagner et de faciliter le développement économique de la région Lorraine, et les échanges entre les principales agglomérations et le Luxembourg.

En réaménageant une infrastructure considérée comme vieillissante, le projet attend également des retombées en termes de développement économique et d'attractivité du territoire, notamment en facilitant le transport des marchandises et en améliorant l'accessibilité aux zones d'activités et d'emploi.

Le coût du projet est estimé entre 1,1 et 1,4 milliard d'euros pour une mise en service à horizon 2024 ou 2040, selon le scénario de concession choisi.

Trois scénarios de mises à péage sont en effet envisagés :

- La concession réduite où seul le barreau neuf Gye-Dieulouard (33 km) est concédé, avec une mise en service envisagée 22 ans après la déclaration d'utilité publique du projet.
- La concession partielle englobant le barreau Gye-Dieulouard, la liaison neuve A30-A31 Nord (5,5 km) et la section nord de Thionville jusqu'au Luxembourg (14 km), avec une mise en service envisagée 11 ans après la déclaration d'utilité publique du projet.
- La concession étendue incluant les sections précédentes et celle de Bouxières-Féy (33 km), avec une mise en service envisagée 6 ans après la déclaration d'utilité publique du projet.

² En 2013, la commission « Mobilité 21 », composée de parlementaires et d'experts chargés d'identifier les priorités en terme de chantiers d'infrastructures de transports, avait proposé dans son rapport deux scénarios. Sans se prononcer sur les caractéristiques et les modalités de réalisation, elle avait classé l'A31 bis dans la catégorie des premières priorités du scénario 2, qui avait été retenu ensuite par le gouvernement.

LA CONGESTION ET LA DANGEROUSITÉ DE L'AUTOROUTE A31 LARGEMENT RECONNUES

« *Utilisateur régulier de l'A31, je suis conscient de la situation de saturation* » témoigne un habitant de Pierre-la-Treiche³. Sans nécessairement approuver le projet A31 bis, une large majorité du public s'accorde sur la nécessité de réduire la congestion de l'A31, d'autant qu'à leurs yeux la situation se dégrade. Un constat qui tend à valider les études de trafic du maître d'ouvrage à l'horizon 2030, prévoyant des congestions très critiques. Certains participants ont néanmoins remis en cause ces prévisions. Ces derniers relativisent l'encombrement, le limitant à la partie nord allant vers le Luxembourg. Lors de la réunion dédiée aux résultats de l'expertise complémentaire, des éclairages ont été apportés : les experts mandatés par la CNDP ont souligné que la méthodologie était « *conforme aux règles de l'art* » et ont qualifié les projections de « *globalement acceptables* », tout en précisant que la forte croissance prévue au nord de Nancy restait à confirmer, en particulier la fourchette haute des prévisions annonçant 18 000 véhicules/jour⁴ sur le barreau neuf Gye-Dieulouard.

Retards, pollution, impacts négatifs sur l'économie et accidents... Les acteurs du territoire ont été nombreux à dénoncer les conséquences de la congestion autoroutière, notamment dans les cahiers d'acteurs. Les solutions proposées divergent mais quasiment tous reconnaissent une situation d'urgence. C'est en particulier l'amélioration de la sécurité des usagers et des agents d'exploitation qui fait l'unanimité.

Si le bilan de l'accidentologie⁵ montre que, sur les dix dernières années, le nombre d'accidents sur l'A31 a diminué jusqu'en 2008, pour se stabiliser ensuite et se rapprocher de la moyenne nationale, la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) a cependant rappelé dès la réunion d'ouverture que « *les accidents sur l'A31 sont plus graves que sur l'ensemble des autoroutes françaises* »⁶. Le sentiment d'insécurité semble partagé par tous les usagers. Pour beaucoup, le principal facteur de dangerosité est la cohabitation des véhicules légers avec les poids lourds. Le pourcentage de poids lourds est en effet très élevé et atteint 25% entre Toul et Gondreville.

Pour une majorité de participants, l'amélioration de l'A31 permettrait d'améliorer les conditions de sécurité des usagers et des agents (dépanneurs, agents d'exploitation ou forces de l'ordre), notamment par le détournement du trafic de grand transit des sections les plus urbaines et la création d'une troisième voie de circulation qui sécuriserait les dépassements. Cela étant, si l'axe est fluidifié, certains craignent une augmentation de la vitesse et par conséquent des risques d'accidents ; une inquiétude partagée par certains acteurs, notamment la fédération Mirabel Lorraine Nature Environnement pour laquelle le projet A31 bis accentuerait les problèmes actuels⁷.

³ Avis n°302.

⁴ Réunion publique du 10 septembre 2015 à Nancy.

⁵ Bilan de l'accidentologie de l'A31 de 2004 à 2014, par le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement).

⁶ Réunion publique du 16 avril 2015 à Metz.

⁷ Cahier d'acteur n° 2.

CEPENDANT, LES POSITIONS SUR L'OPPORTUNITÉ DU PROJET DEMEURENT EXTRÊMEMENT NUANCÉES

Favorables dans les zones touchées par l'engorgement de l'A31, et où le projet se limite à des élargissements sur place de l'infrastructure existante, les prises de position du public sont en revanche très défavorables dans les zones concernées par la création de tracés neufs, notamment le Toulois avec le barreau Gye-Dieulouard et Florange avec le projet de contournement par le sud de Thionville.

Parmi les acteurs du territoire, cinq groupes se sont dégagés au cours du débat : les partisans du projet, les soutiens conditionnels, les sceptiques, les opposants à un aspect du projet et les opposants à l'ensemble du projet.

Favoriser le développement économique et les échanges : argument majeur pour les défenseurs du projet

Pour ses partisans, le projet permettrait d'améliorer la sécurité et la fluidité des déplacements et de promouvoir le développement économique de la région Lorraine. Ce dernier point est essentiel : à leurs yeux la qualité des infrastructures routières renforce l'attractivité des territoires. En rendant accessible les zones d'emplois et les sites logistiques, le projet favoriserait l'activité, notamment les échanges avec le Luxembourg, fiabiliserait les temps de parcours et améliorerait les conditions de vie des salariés.

« L'A31 était un atout pour nous. C'est en train de devenir un boulet » a lancé le président de Metz Métropole en réunion d'ouverture à Metz, soulignant également que l'A31 bis pourrait redynamiser le territoire⁸ ; un constat partagé par certaines collectivités locales, notamment le Conseil régional de la Lorraine, le Conseil départemental de Meurthe-et-Moselle et les villes de Nancy et Metz, et par la majorité des acteurs socio-économiques, parmi eux le Conseil économique, social et environnemental de Lorraine (CESEL), la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Moselle et celle Régionale de Lorraine, la Confédération Française Démocratique du Travail (CFDT), ou encore la Fédération Française du Bâtiment de Lorraine (FFB). C'est aussi la perspective du chantier de l'A31 bis qui suscite le vif intérêt des milieux professionnels.

Certains participants y voient la possibilité d'un développement touristique : en rendant plus confortable la traversée du territoire, ses richesses pourraient être valorisées et donner l'envie aux usagers de s'arrêter, et non plus seulement de passer...

Favorables au projet dans son principe, certains acteurs assortissent cependant leur soutien à certaines conditions. C'est en particulier le cas de la Commission de protection des eaux, du patrimoine, de l'environnement, du sous-sol, et des chiroptères (CPEPCSC) de Lorraine, de la Chambre d'agriculture et de la Fédération départementale des syndicats d'exploitants agricoles (FDSEA) de Meurthe-et-Moselle, qui attendent des mesures d'évitement, de réduction et de compensation.

Sceptiques, le Conseil de développement durable du Grand Nancy et l'Université de Lorraine s'interrogent sur la capacité du projet à répondre aux enjeux de la mobilité dans la région et encouragent le report modal.

Enfin, certains associatifs, élus et membres de partis politiques rejettent l'ensemble du projet, et de façon plus globale « le tout autoroute ». C'est le cas notamment de COB 21, une association regroupant des habitants de 21 communes du Toulois concernées par le projet, du Parti communiste français (PCF) de Moselle, des conseillers régionaux du groupe Europe Écologie Les Verts (EELV) de Lorraine, et du groupe des écologistes au conseil municipal de Metz. Pour eux, le projet est en complète contradiction avec les objectifs actuels de développement durable. L'A31 bis participerait à l'intensification du transport routier avec des conséquences néfastes sur l'environnement humain, naturel et agricole.

⁸ Réunion publique d'ouverture à Metz le 16 avril 2015.

Les aménagements proposés au cœur des controverses

Une partie du public et certains acteurs contestent des aspects précis du projet sans pour autant remettre en cause ses objectifs ou ses autres caractéristiques, notamment l'aménagement sur place. Les aménagements proposés au droit de Thionville, Metz, Nancy et Toul ont fait débat.

La liaison entre Thionville et la frontière luxembourgeoise prévoit le passage à 2x3 voies de l'autoroute actuelle. Cet élargissement nécessite le prélèvement de 12 hectares de terrains avoisinants, constitués de bois et de cultures. Les autorités luxembourgeoises sont intervenues pendant les réunions publiques pour présenter leur plan de développement des transports qui prévoit également l'élargissement à 2x3 voies. Même si beaucoup d'intervenants soulignent la pertinence de la réalisation de la **liaison Thionville-Frontière**, compte tenu des conditions actuelles de circulation, d'autres remettent en cause sa réalisation, considérant que les problèmes de congestion persisteraient.

La liaison Féy-Richemont se compose de quatre différentes sections⁹. Sur la section Féy-Hauconcourt, le maître d'ouvrage prévoit d'orienter le trafic des poids lourds vers le **contournement sud-est de Metz** via la RN431 (section Féy-Mey) et l'autoroute A4 (section Mey-Hauconcourt avec élargissement de l'A4 à 2 x 3 voies).

Les riverains de la section Féy-Mey craignent l'augmentation de la pollution de l'air et des nuisances sonores. Les maires des communes concernées, opposés au choix de tracé, se sont d'ailleurs rendus en délégation à la permanence de la CPDP pour y remettre les délibérations des conseils municipaux.

Toutefois, c'est essentiellement deux propositions de tracé qui cristallisent les oppositions : le barreau Gye-Dieulouard d'une part, et le contournement ouest de Thionville d'autre part ; les deux seuls tronçons susceptibles de faire l'objet d'une création ex nihilo dans le cadre du projet A31 bis. Compte tenu des impacts que ces tracés induiraient sur l'environnement humain, naturel et agricole, la majorité des associations locales de protection environnementale et des collectivités concernées les rejettent.

Le barreau Gye-Dieulouard a pour ambition de capter le trafic nord-sud, particulièrement celui des poids lourds, en améliorant les conditions de circulation autour de Nancy. Liaison d'environ 30 km évitant Nancy, elle nécessiterait entre 100 et 120 hectares de prélèvements fonciers et son coût s'élèverait à environ 500 millions d'euros. Cinq possibilités de tracés étaient ainsi soumises au débat. Tous suscitent une forte opposition des riverains qui se sont mobilisés pendant les réunions publiques, particulièrement à Toul où 700 personnes étaient présentes, et sur le site Internet du débat, où 43% des contributions proviennent de ce secteur.

Les riverains des différentes sections ont évoqué les conséquences négatives du projet sur l'environnement (le tracé traverse le Parc naturel régional de Lorraine sur 11 km), le cadre de vie (notamment pour ceux qui ont fait le choix de vivre à la campagne) et l'activité économique (notamment touristique). Certains ont même du mal à comprendre la pertinence de cet aménagement qui ne prévoit pas d'échangeur et se demandent ce que le tracé pourrait leur apporter « *en termes d'emploi. C'est un barreau sur lequel il n'y aura aucune sortie* » a lancé un participant en réunion publique¹⁰. L'opposition et les nombreux questionnements ont abouti à plusieurs demandes d'expertise complémentaire.

Au nord, le trafic transfrontalier provoque des congestions à la fois importantes et récurrentes. Le maître d'ouvrage prévoit d'élargir l'A30 à 2x3 voies entre Richemont et l'échangeur de Sainte-Agathe (4,5 km), pour soulager la traversée de Thionville.

À partir de l'échangeur, il serait question de créer un barreau neuf d'une longueur de 5,5 km à 2x2 voies pour relier l'A31. Le projet de **contournement ouest de Thionville (liaison A30-A31 Nord)** implique des prélèvements fonciers de 13 hectares réservés essentiellement à Florange et pour partie à Uckange. Une partie importante du tracé traverserait des zones pavillonnaires, une école et un collège.

⁹ Quatre sections : Féy-Hauconcourt, Hauconcourt-Richemont, Féy-Mey, Mey-Hauconcourt.

¹⁰ Réunion publique à Nancy le 15 avril 2015.

Le maire de Florange a proposé l'étude d'une variante de ce tracé qui éloignerait le trafic de sa ville en le faisant passer par Hayange. Cette proposition a fait l'objet d'une fiche complémentaire réalisée par le maître d'ouvrage à la demande de la CPDP et mise en ligne sur le site Internet du débat dès le mois de juin. L'opposition des Florangeois s'est progressivement fait entendre avec une mobilisation plus importante vers la fin du débat. En effet, les opposants se sont essentiellement mobilisés fin juin (réunion publique à Metz, le 25 juin) et pendant la réunion de clôture à Metz (le 22 septembre), notamment à travers l'association Paix à Florange (constituée au mois d'août), soutenue notamment par la municipalité. Dans le même temps, une pétition contre la réalisation de ce tronçon, signée par 2 800 personnes, a été remise à la CPDP et versée au débat. « *Ce n'est pas une menace mais je voudrais dire que si l'autoroute doit couper Florange en deux, le cauchemar de Florange deviendra le cauchemar de la DREAL et le cauchemar du Gouvernement* », a prévenu un habitant de Florange¹¹.

De leur côté, le Collectif des associations contre les tracés neufs, LORraine Information NATuraliste (LORINAT), association de protection environnementale et AGGIR-FNAUT Lorraine¹² rejettent les deux barreaux neufs. Tous les opposants demandent l'étude de variantes.

Des variantes présentées pendant le débat

Les deux variantes les plus proposées émanent principalement des habitants du Toulouais et de Florange. Elles concernent d'une part l'élargissement de l'A31 au droit de Nancy, au lieu de la création du barreau Gye-Dieulouard, et d'autre part le contournement de Thionville par Hayange, au lieu de la création de la liaison A30-A31.

D'autres variantes de tracé sur ces deux aménagements ont été proposées :

- Le réaménagement de la RD611 à la place de la création du barreau Gye-Dieulouard. Cependant, selon le maître d'ouvrage, la fonctionnalité de la RD611 ne répond pas aux objectifs du projet.
- L'utilisation de l'A30 dans la vallée de la Fensch avec prolongement de l'A30 vers le nord et raccordement au réseau luxembourgeois pour dévier le trafic des poids lourds, qui serait capté à Longwy. Pour beaucoup, ce projet de déviation devrait s'accompagner de la mise en place d'une station-service en mesure de concurrencer celle de Berchem, située sur la E25 à moins de huit kilomètres de la frontière française, où les poids lourds viennent s'approvisionner à prix très avantageux avant de traverser la France.

Les participants ont par ailleurs déploré le mauvais état d'entretien et l'absence d'investissements prévus sur le tronçon entre la Croix d'Hauconcourt et Richemont.

Enfin, quelques-uns auraient souhaité que le projet soit étendu au département de la Meuse et ont proposé une variante de tracé par l'ouest, qui correspond à l'une des variantes étudiées pour le projet de doublement A32, abandonné en 2010.

¹¹ Pendant la réunion de clôture à Metz.

¹² Fondée en 1995 pour lutter contre le projet d'A32, l'association pour l'aménagement et la gestion des infrastructures dans le respect des ressources est membre de la fédération régionale de la Fédération Nationale des Usagers des Transports (FNAUT).

LES RÉSULTATS DE L'EXPERTISE COMPLÉMENTAIRE DÉCIDÉE PAR LA CNDP

Une expertise complémentaire a été décidée par la CNDP suite aux demandes exprimées auprès de la CPDP par M. Dominique POTIER, député de la 5ème circonscription de Meurthe-et-Moselle, par M. Olivier JACQUIN, président de la communauté de communes du Chardon Lorrain, par les élus du Toulinois dans leur cahier d'acteur, et par M. DELECOURT, M. DURON et M. WALTHER, habitants du Toulinois.

Présentés lors de la réunion publique du 10 septembre 2015 à Nancy, les résultats ont permis d'apporter de nombreux éclairages sur :

- la faisabilité de l'élargissement sur place à 2x3 voies de l'A31 entre Gye et Dieulouard, en tenant compte des différents paramètres financiers, économiques, environnementaux et humains ;
- la capacité d'un tel aménagement sur place à répondre à l'objectif de désengorgement de l'A31 ;
- le trafic attendu sur l'éventuel barreau neuf Gye-Dieulouard et sa capacité à répondre à l'objectif de désengorgement de l'A31 entre Gye et Dieulouard ;
- le potentiel de report modal de transports de marchandises et de voyageurs, dans l'espace métropolitain du sud de la Meurthe-et-Moselle.

Les experts ont conclu à l'impossibilité pratique d'un élargissement à 2x3 voies de l'A31 au droit de Nancy : son coût serait supérieur au barreau Gye-Dieulouard et les travaux créeraient d'importantes perturbations. Ils proposent une série d'aménagements sur l'A31 au droit de Nancy qui amélioreraient la situation au moins jusqu'en 2030 : réduction de la vitesse à 70km/h, augmentation du nombre de voies sans élargissement de la plate-forme au droit de Maxéville, gestion dynamique du trafic. Ces travaux seraient accompagnés de la réalisation d'un tracé à deux voies entre Gondreville et Dieulouard, qui aurait vocation à être porté à 2x2 voies selon l'accroissement constaté du trafic.

La partie du tronçon qui envisage de relier Bouxières-aux-Dames à Féy n'a pas provoqué de contestation. L'aménagement à 2x3 voies peut en effet se faire en utilisant l'espace occupé actuellement par le terre-plein central de 11 mètres, et ne nécessite donc pas de prélèvements fonciers. Cependant, la pertinence de cette liaison a été remise en question dans les résultats de l'expertise complémentaire. Celle-ci a pointé le rôle des infrastructures routières dans la périurbanisation : *« le contournement d'une agglomération vise et conduit à un surcroît de capacité, fiabilité, confort, fluidité sur les radiales existantes, qui se traduit le plus souvent à court terme, par un report modal d'usagers du TER qui se reportent ou reviennent vers une autoroute offrant des conditions de circulation plus favorables ; à moyen et long terme, par un encouragement vers des choix de localisation d'habitat et d'activités périurbains rendus plus attractifs »*. Ainsi, les experts ont préconisé de ne pas élargir le tronçon Dieulouard-Bouxières-aux-Dames qui encouragerait un étalement urbain et la délocalisation en périurbain.

En résumé : *« les experts considèrent que le maître d'ouvrage prévoit des aménagements trop importants, ou en tout cas prématurés, sur le barreau neuf et sur l'A31 Dieulouard-Bouxières et pas assez importants entre Laxou et Bouxières pour faire face aux besoins des 10 à 20 ans à venir »*.

Les résultats de l'expertise complémentaire ont été bien reçus par l'ensemble du public, satisfait que lui soit délivré une information pluraliste. Les élus et les habitants du Toulinois ont semblé confortés par les résultats, même si les experts précisent que *« les limites de la solution d'aménagement sur place impliquent la nécessité à terme d'une solution de type barreau Toul-Dieulouard »*¹³. De leur côté, les élus de Nancy ont été soulagés que l'hypothèse d'un élargissement à trois voies sur place de l'A31 au droit de Maxéville soit écartée.

¹³ Rapport d'expertise complémentaire, page 5.

UNE PRIORITÉ : DÉVELOPPER LES OFFRES ALTERNATIVES DE TRANSPORT À LA ROUTE

L'offre alternative ou complémentaire de transport a été longuement débattue. Une réunion publique et un atelier sur l'offre des réseaux de transports et les déplacements transfrontaliers ont été organisés¹⁴. Les principaux projets en cours et à venir y ont été exposés par la SNCF, par Voies Navigables de France (VNF) et par les autorités luxembourgeoises.

Des hypothèses de report modal maximal sont présentées dans le dossier du maître d'ouvrage, tant pour les voyageurs que pour le fret. La DREAL Lorraine souligne que le report modal « *reste insuffisant pour répondre aux problématiques de congestion sur le réseau routier à horizon 2030* »¹⁵. Si cet élément n'a pas été vraiment remis en cause pendant le débat, beaucoup considèrent néanmoins que le développement des offres alternatives de transport à la route doit être une priorité pour favoriser l'intermodalité ; un souhait partagé par les partisans du projet.

Les participants attendent en effet le développement ou l'amélioration d'autres modes de transports, notamment les bus transfrontaliers, le covoiturage, aussi bien pour les voyageurs que pour le fret : le train et le transport fluvial.

Quelques-uns regrettent que le développement des modes de transports autres que routiers ne constitue qu'une solution complémentaire et non pas alternative. Le groupe des écologistes au conseil municipal de Metz dénonce ainsi « *le manque de voies alternatives à l'A31 pour préparer une société décarbonée* »¹⁶.

Les attentes des voyageurs en matière ferroviaire concernent essentiellement les déplacements de Nancy jusqu'au Luxembourg, et plus particulièrement entre Metz, Thionville et le Luxembourg.

Le directeur régional de la SNCF a rappelé qu'aucun problème de capacité ferroviaire n'est identifié à long terme entre Metz et le Luxembourg, excluant la réalisation d'une troisième voie ferrée entre Thionville et le Luxembourg, mais ouvrant la possibilité à des travaux de modernisation, notamment en gares de Metz et Nancy. La réalisation d'un monorail entre Thionville et le Luxembourg a également été suggérée, le Grand Duché de Luxembourg a précisé qu'il n'y avait pas techniquement l'espace sur les réseaux autoroutiers pour construire ce type d'infrastructure, dont la capacité est par ailleurs inférieure à celle d'une rame ferroviaire.

Pendant le débat, certains élus et syndicats professionnels ont reconnu une amélioration du service ferroviaire (confort, sécurité, fiabilité) sur les axes les plus fréquentés de la région Lorraine. Beaucoup regrettent cependant que la desserte locale ne soit pas plus fine, ce qui permettrait de désengorger l'autoroute. « *Il faut augmenter les fréquences y compris le week-end!* »¹⁷ a demandé un usager pendant le débat mobile organisé par la CPDP en gare de Thionville. La SNCF a rappelé que la mise en œuvre du cadencement¹⁸ des trains est prévue au cours de l'année 2016. Elle permettra, dans un premier temps, de passer de 4 trains par heure en heure de pointe entre Thionville et Luxembourg-Ville à 6 trains par heure. Dans un second temps, à l'horizon 2020, un grand nombre de travaux prévus par le Grand-Duché de Luxembourg seront réalisés¹⁹, notamment une nouvelle ligne de 8 km à deux voies entre la gare de Luxembourg et la gare transfrontalière de Bettembourg. Une « double révolution » selon la SNCF qui permettrait d'offrir des capacités en forte augmentation et d'absorber une part significative de la croissance des flux de frontaliers²⁰.

¹⁴ Réunion publique et atelier à Thionville, respectivement les 21 mai et 11 juin 2015.

¹⁵ Dossier du maître d'ouvrage, page 39.

¹⁶ Point de vue n°72.

¹⁷ Avis n°80.

¹⁸ Circulation des véhicules de manière répétitive tout au long de la journée.

¹⁹ Au total 1,1 milliard d'euros sera investi dans ces projets.

²⁰ Cahier d'acteur de la SNCF, point de vue n°15.

Ces projets s'inscrivent dans le schéma de mobilité transfrontalière (SMOT) établi entre la France et le Luxembourg dans le cadre des travaux de la « Grande Région »²¹. Le SMOT a pour objectif d'augmenter la part modale des transports alternatifs à 25%. L'étude d'opportunité d'un aménagement multimodal dans le cadre de la liaison Thionville-Frontière, conduite entre le maître d'ouvrage et le Grand-Duché, répond à cette volonté. Des objectifs ambitieux salués par le public au cours du débat qui font écho aux demandes de certains élus évoquant par exemple la possibilité de réserver la voie de droite de l'autoroute aux transports en commun et au covoiturage²².

Le covoiturage et son développement ont d'ailleurs été largement évoqués. Ce dispositif reçoit un écho favorable, même si des questions sont soulevées, notamment le manque de parkings-relais et leur financement qui repose uniquement sur les collectivités territoriales.

S'agissant du réseau des autocars transfrontaliers et des bus urbains, la question de la multiplicité des Autorités Organisatrices de Transports (AOT) a été pointée lors des réunions publiques. Des solutions ont été proposées, par exemple le regroupement des quinze AOT existantes en une AOT unique au sud de la Meurthe-et-Moselle, comme c'est le cas au nord du département de la Moselle, avec le Syndicat mixte des transports urbains (SMITU) de Thionville-Fensch²³. Cela étant, le principal enjeu pour le réseau de bus urbains est d'améliorer l'accès aux gares afin de permettre un report modal en faveur du ferroviaire. Plusieurs études présentées par le maître d'ouvrage mettent en avant d'autres limites du report modal vers le ferroviaire, les bus et le covoiturage : le caractère diffus des déplacements domicile-travail, des usagers plus réticents quand une activité différente intervient dans la chaîne de déplacement, le manque d'articulation entre les différents réseaux ou encore le manque de parkings aux abords des gares.

Si les modes doux ont suscité peu d'intervention pendant le débat, le Grand-Duché de Luxembourg a précisé que la réalisation de pistes cyclables était intégrée aux nombreux travaux en cours.

L'expertise complémentaire a confirmé la position du maître d'ouvrage indiquant que : « *les modes alternatifs [à la route] ne semblent pas à même d'attirer une part importante de ces trafics* ». Cependant, elle souligne qu'à contrario, « *une importante amélioration de l'offre routière pourrait faire revenir certains déplacements vers la route et nuire ainsi aux offres alternatives de transport* ».

Faudrait-il réguler le trafic des poids lourds ?

Rappelons que le trafic actuel est de 70 000 véhicules par jour, dont 13 % de poids lourds, sur l'A31 entre Richemont et la frontière luxembourgeoise²⁴. Cela représente près de 10 000 poids lourds par jour.

« *L'A31 est catastrophique vu les poids lourds qui passent par là* », « *le plus gênant ce sont les poids lourds* », « *le problème ce sont les poids lourds* », « *une autoroute qui va être massacrée par tous les poids lourds étrangers* »²⁵... Le trafic des poids lourds a souvent été cité comme une des principales causes de danger et de congestion de l'autoroute. « *Pour les poids lourds la part moyenne du transit est de 55% dans le Sillon lorrain* »²⁶ précise le maître d'ouvrage. Des chiffres repris par les habitants qui s'insurgent de voir leur territoire traversé par un trafic international dont ils ne subissent que les nuisances, notamment les dégradations de la route. Le rejet est exprimé avec encore plus de force lorsqu'il s'agit des poids lourds étrangers : certains ont la sensation que l'investissement financier pour le projet A31 bis serait fait à leur unique profit. « *Pourquoi ne pas les faire payer ?* » interrogent de nombreux participants.

²¹ La « Grande Région » est un groupement européen de coopération territoriale qui réunit le Grand-Duché de Luxembourg, les Länder de Rhénanie-Palatinat et de Sarre, la région Wallonne, ainsi que la région Lorraine.

²² Seule la première partie « diagnostic » de cette étude était disponible dans le cadre du débat. Elle doit se poursuivre par la mise en place d'un modèle multimodal de simulation de trafic sur cette aire d'étude, pour examiner la répartition de la demande en fonction de l'offre routière et celle des transports en commun.

²³ Le SMITU regroupe 35 communes du nord du département appartenant à 6 communautés de communes.

²⁴ Chiffres de la Direction interdépartementale des routes de l'Est, octobre 2015.

²⁵ Avis n°196, 263, 279, 304.

²⁶ Dossier du maître d'ouvrage, page 44.

Plus généralement, nombreux sont ceux qui demandent des restrictions de circulation des poids lourds pour fluidifier le trafic et à terme favoriser le report modal, l'aménagement d'une voie réservée ou encore l'instauration d'une écotaxe régionale.

Les professionnels du transport et de la logistique ont rappelé que le report modal des marchandises ne répond pas aux mêmes enjeux que le report de voyageurs. La pertinence du mode de transport choisi répond à des possibilités de massification. Pour le groupement interprofessionnel des acteurs du transport et de la logistique de Lorraine, le transport routier « *restera prédominant dans le déplacement des marchandises* »²⁷. Néanmoins, la complémentarité modale reste essentielle. Elle passe par l'articulation d'axes routiers, fluviaux et ferroviaires performants.

Le maître d'ouvrage a néanmoins souligné que la politique de report modal de la route vers le ferroviaire vise à terme un report de l'équivalent de 450 camions par jour. S'agissant du report sur le réseau fluvial, plusieurs projets de plates-formes multimodales portuaires sont actuellement portés par certains acteurs du territoire. Le maître d'ouvrage considère que leur développement permettrait à terme de recevoir annuellement entre 50 000 et 100 000 conteneurs, soit un report de la route vers le fluvial compris entre 140 et 280 poids lourds par jour.

LES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT ET LES MILIEUX HUMAINS : UN ENJEU ESSENTIEL

Un certain nombre d'associations et de citoyens dénoncent également l'impact environnemental du projet A31 bis, notamment en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre et l'utilisation des énergies fossiles. C'est d'ailleurs la thématique de l'environnement qui compte le plus d'interventions, après celles relatives au financement et aux caractéristiques du projet. On l'a vu, la réunion de Toul sur l'environnement humain, naturel et agricole a rassemblé près de 700 personnes²⁸ ; la plus importante participation en réunion publique.

Les informations du dossier du maître d'ouvrage sur le volet environnemental ont semblé trop succinctes aux yeux de certains participants. En complément, un état initial de l'environnement et un tableau de synthèse des impacts et mesures environnementales étaient mis à disposition sur le site Internet du débat. Les organisations environnementales se sont surtout manifestées pendant les réunions publiques de Toul et de Nancy et plus d'une dizaine d'entre elles ont produit des cahiers d'acteurs.

À ce stade du projet, les tracés précis des sections neuves ne sont pas arrêtés. Les échanges ont essentiellement permis de définir si les enjeux environnementaux avaient bien été identifiés. En cas de poursuite du projet, c'est l'étude d'impact qui évaluera précisément les conséquences et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation.

²⁷ Point de vue n°28.

²⁸ Réunion publique thématique du 2 juin 2015.

La nécessité de préserver les milieux naturels, les terres agricoles, les paysages et le patrimoine

Le barreau Gye-Dieulouard a suscité la grande majorité des interventions et des contestations, celles-ci s'expliquent notamment par l'existence de cinq variantes. Dès le début du débat, le maître d'ouvrage a annoncé que les variantes 1 et 2 ne seraient *a priori* pas retenues, au vu de l'analyse environnementale multicritère effectuée (importance des prélèvements fonciers et conséquences sur la production viticole de l'AOC Côtes-de-Toul, impacts sur les milieux naturels notamment à Jaillon, etc.). Ces déclarations ont, semble-t-il, crispé le public, qui n'a pas compris pourquoi ces variantes avaient été soumises au débat.

Dans le secteur Toul-Dieulouard, l'altération et la fragmentation des habitats naturels sont considérées comme difficilement compensables aux yeux des acteurs environnementaux. L'aire d'étude de ce secteur présente en effet des corridors biologiques importants au nord et plus au sud, avec la vallée de la Moselle. Dans son cahier d'acteur, le Syndicat mixte du Parc naturel régional de Lorraine a rappelé que six communes classées dans le territoire du parc pourraient être traversées par le nouveau barreau. L'attractivité de ces communes repose sur la beauté des paysages et la qualité de vie proposée, menacées par le nouveau projet.

C'est aussi le tronçon Toul-Dieulouard qui aurait le plus fort impact sur les terres agricoles. L'économie agricole de la zone se caractérise par ses productions viticole et arboricole, l'élevage laitier et allaitant, et la culture céréalière. Les prélèvements fonciers seraient importants et engendreraient une perte nette de capacité de production agricole dans la région du Toulois. Par ailleurs, le projet perturberait très fortement les structures agricoles en créant une nouvelle césure dans le tissu agricole déjà affecté par la route départementale 611, parallèle au tracé envisagé.

Les zones concernées par les cinq hypothèses de fuseaux comptent 120 exploitations agricoles, soit près de 10 hectares de surface agricole utile et 630 emplois directs et indirects. Toutefois, la SAFER a fait savoir qu'elle disposait de 207 hectares, suffisants pour compenser les prélèvements fonciers. L'impact sur les productions agricoles n'ayant pas encore été évalué par le maître d'ouvrage, la Chambre d'agriculture et la FDSEA Lorraine ont donc demandé la réalisation d'études spécifiques agricoles, dans le cadre des études préliminaires, pour évaluer les impacts de l'emprise directe et indirecte.

Le projet A31 bis présenterait un risque pour la ressource en eau, notamment dans les secteurs de Bouxières-aux-Dames, de Dieulouard, de l'échangeur A4/A31 près d'Hauconcourt et dans la traversée de l'agglomération thionvilloise. En définitive, les craintes ont surtout été exprimées pour les eaux superficielles et souterraines du secteur Toul-Dieulouard.

De façon plus globale, les associations interpellent le maître d'ouvrage sur les risques de dégradation des zones humides et des massifs forestiers, de coupure des corridors écologiques ou encore de menace pour la biodiversité, notamment pour les espèces rares et protégées.

Plusieurs acteurs environnementaux ont par ailleurs souligné que le projet est en contradiction avec le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE), qui a notamment révélé l'importance des corridors écologiques²⁹. « *L'impact environnemental est largement sous-estimé dans ce projet et il y aura lieu de faire des études complémentaires* » conclut l'association FLORAINE des botanistes lorrains³⁰.

S'agissant des sections aménagées sur place de l'A31, le maître d'ouvrage a néanmoins mis en avant le rétablissement des continuités écologiques et les effets positifs de la mise en place de dispositifs d'assainissement pour protéger la qualité des eaux. Il a également souligné que la réalisation du projet A31 bis serait l'occasion d'accélérer la mise à niveau environnementale sur les sections aménagées sur place de l'A31. Indépendamment de la réalisation du projet, la mise à niveau environnementale est réclamée sur l'ensemble de l'infrastructure actuelle.

²⁹ À noter que le projet de SRCE a fait l'objet d'une enquête publique du 22 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus.

³⁰ Point de vue n°11.

Comment réduire les nuisances, notamment sonores ?

Pour les participants, les nuisances principales sont celles relatives au bruit et à la pollution de l'air. Le projet aurait un impact sur les zones habitées du secteur de Toul, mais les traversées d'Uckange et de Florange sont considérées comme les zones les plus sensibles.

L'expression d'une forte sensibilité à la question des nuisances sonores se manifeste à travers les nombreuses questions sur les mesures de protection des riverains prévues contre le bruit.

« Sera-t-il envisagé des écrans ou murs pour isoler des nuisances sonores qui sont très importantes et 24h/24? (...) Les pièces côté autoroute deviennent inhabitables. J'espère que nous ne serons pas laissés pour compte, cela fait tellement longtemps que cela dure... »³¹. À l'image de cette habitante de Moulins-Saint-Pierre souffrant des nuisances sonores de l'A31, certains riverains attendent des mesures exemplaires et espèrent que le projet permettra d'améliorer les protections phoniques. D'autres dénoncent au contraire les nouvelles nuisances sonores qui viendraient s'ajouter à celles déjà existantes.

Le maître d'ouvrage a tenu à souligner que certains aménagements dans le cadre du projet A31 bis permettraient de réduire les nuisances pour les riverains : d'une part, l'éloignement du trafic de transit des agglomérations de Metz, Nancy et Thionville et, d'autre part, la mise aux normes en matière de bruit et de pollution sonore des sections aménagées sur place. Des déclarations qui ont laissé sceptiques de nombreux participants.

Beaucoup ont dénoncé la pollution de l'air actuelle, inquiets de voir la situation s'aggraver avec le projet A31 bis. L'association Air Lorraine qui veille à la surveillance de la qualité de l'air a fait une présentation de la situation à proximité de l'A31³². Si la qualité de l'air est dégradée, une amélioration progressive est cependant observée, notamment avec la modernisation des parcs automobile et poids lourd, et ce en dépit d'une croissance du trafic.

Il a été estimé pendant le débat que les véhicules polluaient globalement moins sur un trajet fluide que sur un trajet congestionné. Toutefois, l'impact du projet A31 bis sur la pollution n'a pas été clairement explicité.

Répondre aux défis du changement climatique : une préoccupation exprimée par les citoyens

Le public s'est montré soucieux de l'incidence du projet sur le climat. Un intérêt renforcé par la perspective de la Conférence des Nations unies sur les changements climatiques organisée en décembre 2015 à Paris (COP21), dont les participants se sont largement faits l'écho.

Certains acteurs ont mis en avant la contradiction du projet avec les objectifs en matière de transition énergétique affichés par l'État. En réponse, la DREAL s'est référée au bilan carbone pour indiquer que le projet n'aurait pas d'incidence sur le climat, soulignant que ce dernier « n'a pas d'incidence significative sur les gaz à effet de serre tout simplement parce que le projet n'augmente pas la quantité de déplacements dans l'aire d'étude »³³.

Le climat a essentiellement été mis en avant pour appeler à des modes de déplacement alternatifs à la route, à l'instar de cet internaute : « À l'heure de la Conférence Climat de Paris et de l'appel à l'exemplarité de Madame la Ministre, est-il bien raisonnable de penser « tout routier » avec le projet A31 bis, alors que des solutions alternatives existent ? »³⁴. La DREAL a rappelé que le projet s'inscrit dans une démarche globale d'amélioration et de développement de l'offre de transports, complémentaire aux autres modes.

³¹ Question n°62.

³² En France, l'Etat confie la surveillance de la qualité de l'air à une vingtaine d'associations, agréées par le Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie. Air Lorraine a effectué cette présentation pendant la réunion publique de Toul le 2 juin 2015.

³³ Réunion publique thématique sur l'offre des réseaux de transports et les déplacements transfrontaliers, à Thionville le 21 mai 2015.

LE MONTAGE FINANCIER AU CŒUR DES DÉBATS

Des interrogations sur la mise en concession et le coût des trois scénarios

Le maître d'ouvrage et des experts extérieurs ont régulièrement été sollicités pour apporter des précisions sur le montage financier du projet, notamment en ce qui concerne la mise en concession de l'autoroute.

Lorsqu'une autoroute est mise en concession, l'État confie la maîtrise d'ouvrage à un tiers qui réalise l'infrastructure, la finance, l'entretient et l'exploite pour une durée déterminée. Ce système de financement met l'usager à contribution à travers l'installation de péages : c'est la mise en concession de tronçons autoroutiers. Lorsque le trafic est insuffisant pour assurer l'équilibre de la concession, une subvention d'équilibre est versée par l'État et les collectivités territoriales au concessionnaire. Par ailleurs, des crédits publics de l'État et des collectivités sont affectés aux travaux sous maîtrise d'ouvrage de l'État.

On l'a vu, le dossier du maître d'ouvrage présente trois scénarios de mise en concession :

- La concession réduite avec la mise en concession du barreau neuf entre Gye et Dieulouard. Ce scénario est celui qui nécessite la contribution publique la plus importante, entre 820 millions et 1 milliard d'euros. Au total, le montant global du projet s'élèverait à 1,245 milliard d'euros. La mise en service de la liaison Gye-Dieulouard aurait lieu cinq ans après la déclaration d'utilité publique, mais l'ensemble de l'itinéraire ne serait mis en service que 22 ans après.
- La concession partielle prévoit une mise en concession du barreau Gye-Dieulouard et de la section neuve A30-A31 qui s'étend jusqu'à la frontière luxembourgeoise. Selon ce scénario, le montant total du projet serait de 1,345 milliard d'euros, et la contribution publique se situerait entre 390 millions et 590 millions d'euros. La mise en service de l'ensemble de l'itinéraire pourrait avoir lieu 11 ans après la déclaration d'utilité publique.
- La concession étendue suppose la mise en concession de toutes les sections aménagées dans le cadre du projet A31 bis, sauf la liaison Fameck-Richemont. Pour un coût total de 1,425 milliard d'euros, la contribution publique serait comprise entre 180 millions et 400 millions d'euros. Ce scénario permettrait d'envisager une mise en service plus rapide, six ans après la déclaration d'utilité publique.

La notion de contribution publique et les modalités de mises en concession ont été très discutées. Toutefois, c'est la rentabilité du tronçon neuf Gye-Dieulouard qui a fait le plus débat. Pour certains intervenants, le péage aurait un effet dissuasif conduisant les usagers à rester sur l'A31 et donc à continuer à passer par Nancy. Par ailleurs, l'évaluation par le maître d'ouvrage de 15 000 à 18 000 véhicules/jour (dont 5 000 poids lourds) a été contestée, ainsi que les études de trafic réalisées par le CEREMA. Tous deux ont justifié leurs chiffres au cours du débat. Le rapport d'expertise complémentaire valide la méthodologie des prévisions de trafic du CEREMA. Toutefois, les experts estiment le trafic maximum sur le barreau à 15 000 véhicules/jour, ce qui nécessiterait une subvention d'équilibre proche de la moitié du coût ; c'est la raison pour laquelle ils recommandent de ne pas le réaliser à court et à moyen terme.

³⁴ Question n°172.

Le péage : principal point de discord

De nombreuses interrogations concernant l'installation d'un système à péage ont été émises : comment remédier aux bouchons qui seraient provoqués par les barrières de péage ? Comment éviter que le péage ne fasse fuir les utilisateurs ? Comment traiter les problèmes provoqués par le transit des poids lourds ? Quel est le coût de l'installation du système de péage ?

Le maître d'ouvrage a précisé qu'il privilégierait l'installation d'un système de péage utilisant la technologie dite de *free flow*, c'est-à-dire un système qui fonctionne selon la lecture automatique des plaques d'immatriculation. Cela nécessiterait néanmoins une évolution du cadre législatif français. La DREAL a toutefois reconnu que le meilleur système restait encore à déterminer.

Les réactions à l'installation du péage ont été vives : du « *franchement non* » au « *oui faute de mieux* ». Certains s'opposent fermement aux trois scénarios de mise en concession, notamment la CGT Lorraine et l'Union Interfédérale des Transports - CGT : le péage serait trop cher et pénaliserait ceux qui empruntent l'autoroute pour se rendre à leur lieu de travail. Se pose ainsi la question d'établir un système d'abonnement qui peut se mettre en place pour les usagers qui empruntent l'autoroute quotidiennement. Les partisans de la mise en concession sont d'ailleurs favorables à cette idée. Dans son cahier d'acteur, la CFDT Lorraine défend la concession étendue « *à condition que des formules d'abonnements préférentiels pour les usagers quotidiens de l'autoroute soient proposées afin de réduire le coût pour les salariés locaux* ». D'autres sollicitent la mise en place d'une concession partielle à condition que la liaison Nancy-Metz demeure gratuite. Faisant référence au principe pollueur-payeur, une partie du public considère qu'il est normal que l'usager contribue au financement de l'infrastructure. Enfin, pour les élus et acteurs économiques favorables au projet, la mise en concession n'est peut-être pas la meilleure solution, mais c'est la seule qui permettrait de réaliser le projet au plus vite.

Des sources de financement alternatives évoquées tout au long du débat

Le public a fait différentes propositions de solutions alternatives au péage.

Après l'abandon de l'écotaxe en octobre 2014, le chef de l'État avait laissé entendre qu'une expérimentation de la taxe poids lourds en région Lorraine serait envisageable ; une déclaration à laquelle la population et certains élus locaux avaient été très sensibles. Assez logiquement, la demande de l'établissement d'une écotaxe régionale a ressurgi pendant le débat, c'est la solution de financement alternatif la plus fréquemment évoquée. À cet égard, le maître d'ouvrage a produit une fiche complémentaire qui montre les difficultés financières et techniques de l'utilisation des portiques existants.

Un intervenant a également suggéré qu'une vignette soit mise en place pour les camions étrangers, faisant référence à l'eurovignette : une taxe obligatoire pour tous les poids lourds de plus de 12 tonnes circulant sur les autoroutes de Belgique, du Luxembourg, des Pays-Bas, de Suède et du Danemark. Le maître d'ouvrage a expliqué que la mise en place d'une telle vignette en France n'est pas possible juridiquement.

D'autres propositions ont concerné la mobilisation de financements européens, en particulier à travers le plan Juncker de soutien à l'investissement.

Les réseaux structurants reconnus au niveau européen (RTET) ont également été évoqués. Ces réseaux apportent des aides financières aux projets transfrontaliers. Le maître d'ouvrage a précisé qu'une demande franco-luxembourgeoise était en cours.

Enfin, certains intervenants ont suggéré une aide du Luxembourg, au titre des profits que le pays retire des échanges transfrontaliers.

LE DÉROULEMENT DU DÉBAT

Un débat suivi et argumenté

Le débat a été très suivi et argumenté. Pendant plus de cinq mois d'échanges, de très nombreuses prises de position ont été exprimées, que ce soit lors des réunions publiques, ateliers, débats mobiles, ou sur le site Internet dédié.

En amont du débat, la CPDP s'était rapprochée des différents acteurs du territoire afin de déterminer avec eux les enjeux du projet et les meilleurs moyens de les aborder avec les Lorrains. À partir de février 2015, les membres de la commission ont ainsi rencontré une trentaine d'acteurs de la région Lorraine et du Luxembourg. L'ouverture du site Internet de pré-débat a également permis aux citoyens de participer à l'organisation du débat public, en leur donnant notamment la possibilité de donner leur avis sur les thématiques qui leur semblaient essentielles.

Entre le 15 avril et le 30 septembre 2015, plus de 2 700 personnes ont participé aux douze réunions publiques organisées par la commission : deux réunions d'ouverture et deux réunions de clôture à Nancy et à Metz, quatre réunions thématiques, trois réunions générales, et une réunion de restitution de l'expertise complémentaire. Par ailleurs, la transmission en direct de trois réunions publiques³⁵ sur Internet a amplifié la participation avec plus de 500 internautes connectés, contribuant à une forte activité sur les réseaux sociaux. En effet, ces transmissions s'accompagnaient d'un système de *live tweet* qui permettait aux spectateurs de poser leurs questions en direct sur Twitter.

Les quatre réunions thématiques ont permis d'aborder plus précisément les questions liées au développement économique, au financement, à l'offre des réseaux de transports et aux déplacements transfrontaliers, et aussi à l'environnement humain, naturel et agricole.

Deux ateliers thématiques, l'un sur le financement organisé à Metz et l'autre sur l'offre des réseaux de transports et les déplacements transfrontaliers organisé à Thionville, ont permis aux habitants de travailler en petits groupes avec le maître d'ouvrage et des intervenants extérieurs. Les participants ont restitué les résultats de leurs échanges à la fin de chaque atelier ; résultats qui ont également fait l'objet d'une présentation lors des réunions organisées à Metz et à Nancy fin juin³⁶.

Lors d'un atelier-débat organisé avec vingt-six étudiants et quatre enseignants de l'Unité de formation et de recherche (UFR) de Lettres et Sciences humaines et sociales de l'université de Lorraine, la CPDP a recueilli l'avis des universitaires.

Enfin, pour aller au plus près des personnes concernées par le projet, quatre débats mobiles ont été organisés dans les principaux lieux de vie du territoire : marché de Toul, gare de Thionville, marché couvert de Nancy, centre commercial Waves Actisud à Moulins-lès-Metz³⁷. Près de 415 Lorrains ont pu s'exprimer directement auprès des membres de la commission sur l'utilisation de l'A31, sur leur connaissance du projet et de la procédure du débat public. Ils ont également pu prendre connaissance des dispositifs d'information et de participation mis en œuvre.

Le débat a été relayé avec succès dans les médias. On dénombre 571 retombées presse, web et audiovisuelles concernant à la fois le débat public et le projet.

Rappelons que le bilan de la participation fait état de 11 140 visiteurs uniques sur le site Internet du débat, 264 questions, 336 avis, 84 points de vues dont 43 cahiers d'acteurs.

³⁵ Réunion d'ouverture à Nancy le 15 avril 2015, réunions sur le financement à Pont-Mousson le 20 mai 2015 et sur l'offre des réseaux de transports et les déplacements transfrontaliers à Thionville le 21 mai 2015.

³⁶ Réunions générales à Nancy le 24 juin 2015 et à Metz le 25 juin 2015.

³⁷ Les 6, 12 et 29 mai 2015, et le 17 juin 2015.

L'ÉVALUATION DU DÉBAT

L'évaluation du débat sur le projet autoroutier A31 bis repose sur un premier questionnaire diffusé lors des réunions publiques et ateliers, et mis en ligne sur le site Internet du débat³⁸, et sur un deuxième questionnaire³⁹ mis en ligne à la fin du débat public afin de mesurer l'évolution des points de vue.

Les participants avaient déjà majoritairement (86%) entendu parler de la réalisation du projet autoroutier A31 bis, l'enjeu pour la CPDP était donc d'informer les citoyens de l'organisation d'un débat relatif au projet. La plupart des participants a obtenu des informations à travers la presse écrite (30%), le bouche-à-oreille (23%) ou encore par le biais d'associations ou organismes auxquels ils sont affiliés (23%). D'autres supports de communication, notamment les spots radio, les affiches, les tracts ou encore les réseaux sociaux et le site Internet se sont avérés être moins efficaces pour communiquer sur l'organisation du débat public.

Une très grande majorité des répondants a lu ou parcouru le dossier du maître d'ouvrage ou sa synthèse. Ces personnes se montrent globalement satisfaites de la clarté de ces documents.

De manière générale, les répondants étaient tout à fait d'accord (60%) ou plutôt d'accord (29%) avec le besoin d'organiser un débat public. Considéré comme un bon moyen d'informer les citoyens, des doutes demeurent sur sa portée.

Globalement, les participants considèrent que le débat public est un bon moyen pour faire participer le public à la discussion sur le projet (76%), et à la fin du débat, les répondants se montrent tout à fait satisfaits (20%) ou satisfaits (54%) des différentes rencontres organisées par la commission particulière.

CONCLUSIONS ET SUITES DU DÉBAT

Les objectifs du projet, les impacts environnementaux, les trois scénarios de financement et, plus globalement, l'offre des réseaux de transports de la région ont été au cœur des échanges. Les sections nouvelles, le barreau Gye-Dieulouard et le contournement ouest de Thionville par la liaison A30-A31 Nord, ont suscité la grande majorité des interventions.

Il est apparu au cours des débats que la solution aux problèmes rencontrés sur l'A31 ne peut pas venir du seul projet A31 bis, ni des seules offres alternatives mais bien de la complémentarité de tous les modes de transport.

L'expertise complémentaire a par ailleurs constitué un des moments forts du débat. Attendue et très bien accueillie par le public, elle a permis d'éclairer les citoyens, les acteurs du territoire, mais également le maître d'ouvrage.

De nouvelles pistes de réflexion ont été ouvertes au cours du débat. Si la décision était prise de poursuivre le projet, la concertation post-débat devra veiller à la diffusion d'informations claires et complètes afin de clarifier différents points. Dans cette éventualité, et suivant l'avis de la CPDP, je souhaite formuler plusieurs recommandations.

³⁸ 211 questionnaires ont été remplis.

³⁹ 93 questionnaires ont été remplis.

Deux mesures, faisant écho aux résultats de l'expertise complémentaire, semblent indispensables pour répondre aux attentes exprimées par le public au cours du débat : d'une part, la mise en place d'un observatoire partenarial des trafics et de leur évolution, au moins dans le secteur Toul-Nancy, et, d'autre part, l'étude approfondie de la mise en œuvre progressive à 2x2 voies de la RD611, sans caractéristiques autoroutières, pour assurer la liaison entre Toul et Dieulouard, avec franchissement de la Moselle vers Dieulouard et raccordement à l'A31.

Afin de répondre aux fortes inquiétudes des élus et habitants de Florange quant au projet de liaison A30-A31, le maître d'ouvrage devra approfondir l'étude portant sur une solution alternative passant au-dessus des hauts-fourneaux d'Arcelor Mittal et empruntant la forêt domaniale. Une étude comparative multicritères devrait faire l'objet d'une large concertation. Dans l'hypothèse où le maître d'ouvrage retiendrait finalement, pour la liaison A30-A31, le passage par Florange, le lancement d'une concertation locale approfondie apparaît nécessaire.

En partenariat avec le Grand-Duché de Luxembourg, l'État conduit une étude sur la possibilité d'une exploitation multimodale de l'autoroute élargie entre Thionville et la frontière luxembourgeoise. Au cours du débat, la première partie de cette étude a été rendue publique suscitant un vif intérêt des citoyens. Une fois celle-ci finalisée, le maître d'ouvrage devra mettre en place une communication efficace pour en partager les conclusions.

Le bruit devra également faire l'objet d'une attention particulière lors des études d'impact qui précéderont la mise en œuvre du projet si le maître d'ouvrage décide de le poursuivre. La mise aux normes environnementales de l'ensemble de l'autoroute actuelle est très attendue, y compris pour les sections non aménagées.

Enfin, la mise en place d'un dispositif de régulation des poids lourds devra faire l'objet d'une étude approfondie. Celle-ci est exigée aussi bien par la population que par les acteurs du territoire, qui souhaitent notamment que soit étudiée la possibilité de mettre en place une écotaxe régionale.

En cas de poursuite du projet, une large concertation devra donc être mise en place. Pour veiller à sa mise en œuvre, la désignation d'un garant apparaît des plus opportunes.

Ce bilan sera rendu public avant la fin du délai de deux mois suivant la clôture du débat. Le maître d'ouvrage disposera alors de trois mois pour arrêter, expliciter et rendre publique sa décision quant au principe et aux conditions de la poursuite éventuelle du projet.



Christian Leyrit
Président de la Commission
nationale du débat public



244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
Tél. 01 44 49 85 60 - Fax : 01 44 49 85 61
contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr