



Projet autoroutier d'A31 bis "au cœur du sillon lorrain"

VERBATIM DE LA RÉUNION PUBLIQUE THÉMATIQUE SUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE Woippy, le 28 avril 2015, 19h15 à 21h45

En tribune

Commission particulière du débat public :

Laurent PAVARD, Commission particulière du débat public (CPDP)

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public (CPDP)

Maîtrise d'ouvrage :

Yann LETROUBLON, Chef de projet DREAL Lorraine

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL Lorraine

Simon LERAY, Chargé de mission aménagement DREAL Lorraine

Intervenants

François GROSDIDIER, sénateur maire de Woippy

Roger CAYZELLE, président du CESEL



(Début de la réunion à 19h15)

Laurent PAVARD, Commission particulière du débat public

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Merci d'avoir renoncé au match de foot pour être parmi nous en cette séance de débat. Je vous propose de commencer, en remerciant M. le Maire de Woippy de nous accueillir dans sa salle et je vais tout de suite lui demander de prononcer quelques mots pour ouvrir cette réunion, avant d'attaquer l'ordre du jour. M. GROSDIDIER, à vous la parole.

François GROSDIDIER, sénateur maire de Woippy

Merci. Je suis très heureux d'accueillir la Commission nationale du débat public, d'accueillir tous les collaborateurs, les fonctionnaires qui l'épaulent dans ce travail. Je regrette effectivement que nous ne soyons pas plus nombreux. C'est très mal tombé au moment d'un match Metz – PSG. Le thème choisi, le développement économique, n'est pas forcément celui qui concerne le plus la population elle-même et a peut-être été traité au débat de Metz, où je sais que beaucoup de représentants des forces économiques, où d'ailleurs il y avait plus d'administrés de Woippy qu'il y en a ce soir. Nous saluons tout de même les membres du Conseil municipal qui, eux, sont présents et s'intéressent à ce débat.

Pour l'ouvrir, je voudrais tout de même vous faire part d'un double regret. Le premier regret, c'est l'abandon du projet d'A32, qui était une véritable alternative et qui, notamment, répondait à l'engorgement qui me paraît être totalement sous-estimé de l'A31, de Metz Sud au moins jusqu'à Uckange et à la bifurcation des autoroutes. Ce problème est, existe, demeure, demeurera. Il existe tous les jours. Il est très fortement aggravé dès qu'il se produit le moindre incident. Et c'est finalement le problème crucial qui n'est pas traité à travers ce projet. Le deuxième regret, c'est celui de l'abandon de l'écotaxe poids lourds au moment même où on envisage de mettre en concession et donc de mettre en place un péage sur des axes de trajets pendulaires, notamment de tous ceux qui, de l'agglomération messine, parfois plus au sud, et de plus en plus nombreux quand on monte au nord, travaillent au Luxembourg. C'est le Luxembourg qui a remplacé l'essentiel des emplois de la sidérurgie et de sa sous-traitance. Ce sont des dizaines de milliers de nos concitoyens qui font ces trajets pendulaires et qui n'ont pas d'autres choix que de le faire, même si nous encourageons au maximum – nous l'avons fait à Woippy en construisant près de la gare – le transport ferroviaire. Cela ne répond pas à tous les besoins. Et nous voyons une certaine injustice à que nous imposons un péage aux usagers quotidiens qui l'utilisent pour leur travail, au moment même où nous aurons renoncé à faire payer au transit international ce droit de péage qu'était l'écotaxe poids lourds. C'est les deux regrets que je tenais à formuler, même si je ne vois que des avantages aux aménagements qui sont proposés, à la fois pour la fluidité du trafic, pour des trafics parfois plus courts avec certains raccourcis. Et encore que, notamment en direction de Toul, est-ce que les raccourcis seront bien utilisés s'ils sont à péage, dès lors qu'il y a une alternative entre une voie qui ne resterait pas à péage et une voie à péage ? Il y a peu de chances que le péage fonctionne correctement. En tout cas, je ne vois que des avantages aux propositions de travaux qui sont faites. À la fois pour les conditions de circulation future et pour les travaux que cela amènerait immédiatement aux travaux publics et donc à l'emploi qui en a bien besoin dans notre région.

Voilà ma façon d'introduire le débat. Mais je vous remercie en tout cas d'avoir fait le choix de Woippy pour cette réunion sur le développement économique, en regrettant simplement qu'il ait en plus très mal coïncidé avec le calendrier footballistique.

Laurent PAVARD, Commission particulière du débat public

Bien. Merci M. le Maire. Je pense qu'il faudra que nous proposons au Président de la Commission nationale d'ajouter le calendrier des ligues de foot sur le site d'information de la Commission nationale pour nous permettre de mieux organiser nos réunions. Pour introduire cette réunion, je vais me présenter. Laurent PAVARD. Je suis l'un des 7 membres de la Commission particulière du débat public. Mon collègue, Jean-Paul PUYFAUCHER est avoir moi aujourd'hui en tribune. Nous nous répartirons l'animation de cette réunion publique, qui est consacrée, comme l'a dit le sénateur-maire, aux thématiques économiques. Mais nous évoquerons néanmoins les questions relatives au projet d'autoroute lui-même.

Je vous rappelle tout de même, pour ceux qui n'ont pas assisté aux réunions d'ouverture, les principes qui régissent le débat public. En fait, le débat public a pour objet d'éclairer le maître d'ouvrage sur les enjeux économiques, environnementaux,



sociaux, qui s'attachent à des projets et à des phases très en amont de leur réalisation. Par conséquent, le débat porte sur l'opportunité du projet, sur les objectifs qui sont recherchés, ses principales caractéristiques. Il ne faut pas comprendre le débat public avec toutes les phases de concertation qui peuvent suivre ensuite, comme les enquêtes publiques, etc. C'est quelque chose qui est très en amont de la réalisation par le maître d'ouvrage, plusieurs années en général.

Quelques mots sur notre commission. Elle est présidée par M. Michel MORIN, qui est dans la salle aujourd'hui. Elle est composée de 6 membres d'horizons variés. Le rôle de notre Commission est d'assurer la transparence et la complétude du débat. C'est-à-dire que notre mission est de veiller à ce que tous les aspects du projet soient présentés et développés lors des réunions publiques et à faciliter la transparence du débat, afin que chacun puisse s'exprimer parfaitement librement et de façon à ce que toutes les positions puissent être exprimées en réunion publique. Par conséquent, ce que nous souhaitons et ce que nous avons à obtenir, c'est assurer la transparence des informations. C'est-à-dire qu'il n'y a pas d'aspects du projet qui doivent rester cachés. La maîtrise d'ouvrage qui est ici présente en tribune apporte des réponses aux questions qui sont posées et sur l'ensemble des points. Il y a la réunion publique ce soir. Je vous informe également que nous avons un site internet sur lequel vous pouvez vous connecter pour consulter tous les documents relatifs au débat. Vous pouvez y poser des questions ou y déposer des avis ou des prises de position.

Le deuxième principe important est l'équivalence des prises de parole, c'est-à-dire qu'il n'y a pas de privilèges dans une réunion de débat public. La parole de chacun vaut celle des autres. Ce qui suppose qu'un simple citoyen a tout à fait le même droit de parole et le même temps de parole qu'un grand élu. L'autre conséquence de cela est que des avis souvent divergents s'expriment et il convient que chacun respecte les prises de position des uns et des autres, même si nous ne sommes pas d'accord avec ce qui vient d'être dit. C'est l'aspect respect mutuel. Et l'autre principe est l'argumentation des échanges. Pour que le débat soit vraiment riche et fructueux, il faut que les prises de position soient argumentées.

Le dernier principe – je le rappellerai tout à l'heure – est le fait que chacun prend la parole ici de façon non anonyme. C'est-à-dire que l'on est responsable de ce que l'on dit. Et nous vous demanderons tout à l'heure de vous présenter lorsque vous prendrez la parole.

La confusion est assez souvent faite dans les réunions entre la Commission, donc la partie gauche de la tribune pour vous, et la maîtrise d'ouvrage. La Commission n'a pas d'intérêt dans ce projet. Ce n'est pas le projet de la Commission qui est débattu. C'est celui du maître d'ouvrage. Donc, la Commission est parfaitement indépendante du maître d'ouvrage. Il y a quelques fonctionnaires ou d'anciens fonctionnaires dans la Commission. Malgré tout, nous avons une relation d'indépendance qui est celle d'ailleurs aussi de la Commission nationale, qui est un organisme public complètement indépendant, autonome. Et elle est neutre, c'est-à-dire qu'elle ne donne pas d'avis. Elle ne formulera pas d'avis à l'issue du débat sur ce projet. Par contre, elle fera un rapport sur les grandes lignes qui auront émergé du débat. La maîtrise d'ouvrage est ici représentée par la DREAL Lorraine, qui est le représentant de l'État dans la région Lorraine. C'est un service du ministère de l'Écologie, du développement durable et de l'énergie, en charge également des transports, même si cela n'apparaît pas clairement dans son titre. Nous avons demandé au maître d'ouvrage de préparer un dossier de présentation. C'est un dossier que vous pouvez vous procurer à l'entrée de la salle, avec une synthèse en 4 ou 8 pages, plus facile à assimiler. Elle est là également pour présenter le projet – et je lui donnerai la parole tout à l'heure pour une présentation d'un quart d'heure environ des grandes caractéristiques du projet. Elle est là aussi pour répondre aux questions qui lui seront posées. Puis, à l'issue du débat, une fois que la Commission particulière aura rendu son compte-rendu, la maîtrise d'ouvrage prendra une décision sur la poursuite du projet. Cela peut être soit – dans certains cas, cela arrive – l'abandon pur et simple du projet, soit la poursuite du projet modifié, soit la poursuite du projet tel qu'il a été présenté à la Commission.

Notre débat se déroulera sur trois mois. Il a déjà commencé il y a maintenant deux semaines, à Nancy et à Metz. Nous avons prévu 9 réunions, dont 4 seront thématiques. Ce soir, nous avons une réunion thématique sur les aspects économiques. Il y en aura une sur les financements, une autre sur les aspects environnementaux et sociaux. Nous avons également des ateliers qui sont des réunions en plus petit format sur les questions de transport et de financement, qui seront des réunions organisées sur inscription. Ce ne sont pas des réunions publiques ouvertes comme ce soir. Puis de débats mobiles, où la Commission se rendra au contact du public. Nous irons dans des lieux publics, la gare de Thionville, le marché de Toul, la foire de Nancy, un centre commercial, etc., sous réserve que nous y soyons autorisés bien entendu. La Commission dispose d'une permanence qui a été installée à Metz, rue Pasteur. Vous pouvez vous y rendre, rencontrer notre secrétariat, vous procurer des documents si vous le souhaitez.



Comme je l'ai dit tout à l'heure, le site internet et en plus une page Facebook et un compte Twitter, parce que nous sommes dans la modernité. Sur le site internet, dont vous avez l'adresse sur l'écran, vous avez accès à tous les documents du débat, des questions auxquelles la maîtrise d'ouvrage répondra. Vous pouvez poser des questions soit aujourd'hui, soit plus tard, sous forme écrite, sur le site. Nous veillons à ce que la DREAL vous apporte des réponses dans des délais que l'on essaie d'être aussi court que possible (8 à 15 jours). Des espaces de discussion où tout un chacun peut présenter des points de vue. Puis, dans certains cas, la retransmission en direct – ce n'est pas le cas ce soir – de réunions, comme celle de Nancy. Vous y trouvez également le compte-rendu des réunions et ce que l'on appelle le *verbatim*, c'est-à-dire l'enregistrement des discussions, des prises de position.

Quelle sera la suite, une fois que la dernière réunion se sera tenue ? La Commission rendra un compte-rendu qui sera présenté à la Commission nationale. Ce sera avant le 13 septembre. Nous avons une saison estivale qui sera occupée. Et à l'issue de ce compte-rendu, la DREAL aura trois mois pour donner des indications ou prendre sa décision sur la suite à donner au projet. Voilà comment les choses se passeront.

Aujourd'hui, la réunion sera organisée en deux séquences. Une première séquence où la DREAL nous présentera les grandes caractéristiques du projet. Vous les connaissez certainement, mais il est peut-être utile de faire un rappel à ce sujet. Il y aura une phase de questions/réponses. Nous vous donnerons la parole et vous demanderons soit de prendre la parole, soit de poser des questions. Et une deuxième séquence, qui sera plus axée sur la thématique économique, qui sera plus animée par mon collègue Jean-Paul PUYFAUCHER. Elle sera introduite par une intervention d'un grand expert du CESEL, puisque c'est le président lui-même, M. Roger CAYZELLE, qui nous fait l'amitié et l'honneur d'être présent ce soir. Je le remercie en cette occasion. Puis, également une intervention courte de la DREAL sur ce sujet. Ensuite, nous passerons à une séquence questions/réponses.

Sauf s'il y a des questions particulières sur l'organisation du débat de ce soir, je vous propose d'aborder la présentation du projet par la maîtrise d'ouvrage. Et je donne donc la parole à la DREAL. C'est M. LETROUBLON qui intervient.

Yann LETROUBLON, Chef de projet DREAL Lorraine

Merci. Je vous présente le projet A31 bis. Avant cela, je me présente. Je suis Yann LETROUBLON, à la DREAL Lorraine. Je suis en charge de ce projet. Je serai à la tribune avec Samuel MEUNIER, le directeur adjoint de la DREAL et Simon LERAY, qui est chargé de mission en aménagement et qui participe à l'équipe projet également.

Je commence par vous décrire la situation actuelle, donc les raisons d'être du projet. Et j'aborderai également les autres modes de transport, notamment ferré et fluvial, pour voir quelles réponses ils apportent aux besoins en déplacement dans le sillon. Ensuite, je vous décrirai le projet, notamment ses objectifs, ses principes de conception, ses modalités de réalisation et bien entendu les effets que nous attendons sur les territoires et auprès des usagers.

Pour bien comprendre les raisons d'être du projet, je commencerai par vous rappeler quelques caractéristiques de la région Lorraine, que vous connaissez sans doute. Donc, je passerai assez rapidement.

- La première est que le sillon lorrain est situé au cœur d'un corridor de déplacement européen, donc orienté Nord – Sud, qui relie la Méditerranée aux Pays-Bas et à l'Allemagne de l'Ouest, et qui implique nécessairement un fort volume de marchandises en transit.
- La seconde caractéristique et spécificité du sillon lorrain est sa grande densité de zone d'activité, de zone d'habitat et aussi la présence d'agglomérations importantes qui implique forcément des échanges importants et donc des trafics locaux très élevés.
- Enfin, la dernière spécificité que je vous rappelle est la présence du Grand-Duché de Luxembourg au nord de la Lorraine et son influence croissante dans les déplacements de travailleurs frontaliers, justement pour relier les zones d'habitat du nord de la Lorraine aux zones d'emploi du Grand-Duché. D'ailleurs, cette influence croissante se traduit par une hausse très importante du trafic routier, puisque sur ces 15 dernières années, le trafic routier a augmenté de 60 % pour atteindre les 61 000 véhicules par jour que l'on constate aujourd'hui au nord de la Lorraine, donc à la frontière luxembourgeoise.

La carte, justement, met en évidence ce que M. le Maire nous rappelait tout à l'heure en préambule, à savoir que l'A31 supporte un trafic très élevé, et ceci sur l'ensemble de son itinéraire, depuis le sud, au niveau de Toul, jusqu'à la frontière



luxembourgeoise. Et ce trafic peut atteindre des volumes qui vont jusqu'à 96 000 véhicules par jour, ce qui est considérable, même pour une autoroute. À titre de comparaison, l'autoroute A7 dans la vallée du Rhône, au sud de Lyon, supporte, elle, sur une section à deux fois trois voies des trafics de 60 000 à 80 000 véhicules par jour.

Une caractéristique en plus de ce trafic très important est qu'il supporte de nombreux poids lourds. En moyenne, sur l'ensemble du sillon, ils sont environ 10 000 à circuler chaque jour. Et sur ces 10 000, 55 % sont en transit. Cela veut dire qu'ils traversent la Lorraine sans s'y arrêter. Mais cela veut tout de même dire que près d'un poids lourd sur deux a une raison économique régionale de circuler dans le sillon, que ce soit pour des liaisons locales – à titre d'exemple, Nancy – Metz, ou que ce soit pour des liaisons dites d'échange, c'est-à-dire où l'on a un point de chargement ou un point de livraison dans le sillon. Cela peut être des transports Paris – Metz ou Nancy – Dijon, par exemple. Pour les voitures particulières, c'est essentiellement du trafic local, comme je vous le disais tout à l'heure, par rapport aux forts besoins entre les différentes zones d'activité et d'habitat. Et lorsque nous remontons vers le nord, forcément, du trafic d'échange vis-à-vis des travailleurs frontaliers.

Ces trafics élevés avec ces usagers différents impliquent des conditions de circulation difficiles. La carte présentée ici les met en évidence sur l'ensemble de l'itinéraire. Nous constatons qu'aujourd'hui, sur la plupart des sections considérées, les trafics sont denses, avec des sections déjà dégradées. Pour illustrer ces conditions de circulation, en vert, ce sont les sections considérées comme fluides, jusqu'à fortement dégradées en rouge. Ces conditions de circulation difficiles impliquent une grande instabilité de l'infrastructure. Cela veut dire que le moindre événement, incident même léger (accrochage par exemple) entraîne des ralentissements, voire des bouchons. Et compte tenu du trafic très élevé, ce nombre d'événements est très important. Pour illustrer cet élément, l'exploitant de l'infrastructure, la DIR Est, a relevé en 2013 3 750 événements sur l'A31. Ces trafics élevés entraînent également un sentiment d'insécurité pour la plupart des usagers. D'ailleurs, par rapport à la sécurité routière, sur l'A31, nous constatons une accidentologie plus grave que sur le reste des autoroutes du réseau national. Elle est de 6 accidents corporels qualifiés de graves sur 10. Alors que sur le réseau des autoroutes non concédées en France, elle est de 4 sur 10.

Lorsque nous projetons ces conditions de circulation sur les prochaines années, nous nous rendons compte qu'elles vont encore en se dégradant, avec justement des conditions projetées en 2030 qui sont dégradées sur la plupart de l'itinéraire, avec des sections complètement saturées.

Pour répondre à ces forts besoins de déplacement dans le sillon lorrain, justement, la Lorraine a d'autres atouts que l'infrastructure autoroutière existante, notamment la voie d'eau avec la Moselle qui est navigable à grand gabarit, du nord de la Lorraine jusqu'à l'ouest de Nancy. Également, la voie ferrée qui est orientée Nord-Sud dans le sillon. Par rapport au transport de voyageurs sur voie ferrée, l'offre a considérablement augmenté ces 10 dernières années. Elle continue encore. Justement, dès l'année prochaine, du fait d'importants travaux et de la mise en place du cadencement, celle-ci augmentera encore. Pour faire simple, le cadencement, du point de vue de l'utilisateur, c'est une offre plus lisible, qui facilite les correspondances, avec des trains avec les mêmes destinations qui partent à des horaires fixes et réguliers, et ceci de manière symétrique. Par exemple, pour faire un trajet Metz – Nancy, ce sera 7 h 20, 7 h 40, 8 h 20, 8 h 40, et cela de manière répétitive. L'offre augmente également avec la mise en place de trains supplémentaires. Pour l'année prochaine, par exemple, sur la section où la demande est la plus forte, donc entre Metz et le Luxembourg, un à deux trains en plus que ceux qui circulent aujourd'hui pourront être envisagés en heure de pointe. Cela veut dire une offre, pour la période de pointe, qui augmente de 4 000 places offertes, à comparer aux 10 000 existantes aujourd'hui. C'est vraiment une augmentation significative. Sur la demande de déplacement par voie ferrée augmente encore, les études montrent que la capacité restante sur voie ferrée est suffisante pour y répondre. Bien sûr, cela passe par l'acquisition de matériel plus capacitaire, des trains plus longs, des travaux importants pour les accepter en gare, également des travaux sur les nœuds ferroviaires. D'ailleurs, sur les nœuds ferroviaires, les travaux sont d'ores et déjà programmés, parce que ce sont des points à traiter pour le transport voyageur et également pour le transport fret.

Dans nos hypothèses de travail, nous avons cherché à pousser ces hypothèses de développement au maximum de la voie ferrée. Toujours sur la section où la demande est la plus forte, nous arrivons à des conclusions comme quoi ce développement permet de soustraire à l'A31, donc sur le nord de l'aire d'étude, donc entre Thionville et Luxembourg, jusqu'à 10 000 voitures par jour. C'est vraiment un effet très significatif, mais qui reste tout de même à relativiser par rapport aux 60 000 constatés aujourd'hui et aux projections de trafic futur, qui montre un nombre de véhicules de 80 à 90 000 véhicules par jour, sur cette section-là.



En ce qui concerne le fret, la région Lorraine est déjà une région très multimodale. Justement, à Woippy, c'est un illustre qui l'illustre parfaitement, puisque c'est la première gare de triage en France. Également, Metz qui est le premier port fluvial céréalier de France. C'est une région qui utilise déjà fortement les transports par voie d'eau et par voie ferrée, mais en plus elle porte des projets qui permettent de les développer. À titre d'exemple, il y a le développement de l'autoroute ferroviaire Bettembourg – Le Boulou. Le principe est de charger des remorques de camion sur des trains et de ce fait éviter qu'ils circulent sur les infrastructures routières. Aujourd'hui, nous avons 4 allers-retours par jour de ces trains-là. Ils passeront à moyen terme à 6, ce qui fera une augmentation de 50 % des transports par l'autoroute ferroviaire.

Concernant les plateformes multimodales, elles aussi sont encore en cours de développement. Il y a Nancy, Metz et Thionville – Illange. Le principe des plateformes multimodales est de combiner justement les trois modes, voies d'eau, voies ferrées et voies routières, en cumulant les avantages des trois. Par exemple, des marchandises arrivent de manière massifiée sur ces plateformes, que ce soit par voie d'eau ou voie ferrée. Ensuite, elles sont chargées sur des camions pour la desserte finale. Lorsque nous poussons encore avec des hypothèses maximalistes le développement de ces différents modes, nous arrivons à un volume de marchandises transportées à peu près équivalent à une économie de 1 000 poids lourds par jour sur l'autoroute. Là encore, ce sont des chiffres très importants, mais qui restent encore à relativiser par rapport aux 10 000, en moyenne, qui circulent aujourd'hui sur l'A31.

Pour conclure sur les autres modes de transport, voie d'eau et voie ferrée, j'insiste bien sur le fait que la région Lorraine est déjà une région française des plus multimodales et qu'en plus elle porte des projets ambitieux, que ce soit pour les voyageurs, que ce soit pour le transport de marchandises, qui vont permettre un report de la route vers ces modes alternatifs. Par contre, la réponse de ces projets à la saturation de l'autoroute actuelle reste partielle. C'est pour cela que l'État, maître d'ouvrage, propose un aménagement autoroutier pour répondre aux besoins de déplacement des Lorrains et de développement économique du sillon.

Ce projet est le projet A31 bis qui a pour objectif :

- de réduire la congestion sur l'autoroute,
- d'améliorer la sécurité des usagers et des agents d'exploitation qui interviennent sur l'infrastructure,
- et d'accompagner le développement économique, le thème de notre réunion d'aujourd'hui, en améliorant la desserte du territoire et les échanges entre les différentes agglomérations.

Pour répondre à ces objectifs, le projet A31 bis est conçu selon un itinéraire global de 115 km, qui va du sud de Toul jusqu'à la frontière luxembourgeoise, qui permet de desservir la Lorraine sur l'ensemble de cet axe, selon le principe suivant, à savoir que l'élargissement de l'A31 actuelle à 2x3 voies est la volonté première. Ce qui permet de limiter les impacts d'un projet neuf et également de remettre à niveau l'infrastructure existante du point de vue de l'environnement. Ce que nous entendons dans cette notion-là, c'est les protections phoniques, l'amélioration de l'assainissement, le rétablissement des continuités écologiques. Et lorsque l'élargissement à 2x3 voies est difficilement envisageable, pour raisons techniques ou autres, à ce moment-là, ce sont des tronçons neufs à 2x2 voies qui sont proposés, bien sûr en optimisant les tracés pour que les impacts d'une part sur le milieu humain, d'autre part sur l'environnement et le milieu agricole, soient les plus faibles possible.

Je vous présente maintenant les aménagements proposés du sud vers le nord, selon le code couleur suivant : en bleu, vous verrez que ce sont les aménagements sur place, donc sur l'A31 existant actuel ; et en vert, ce sont les tronçons neufs à 2x2 voies. Sur la première section, au sud, entre Toul et Dieulouard, ce barreau permet de libérer du trafic de transit, l'itinéraire actuel – il passe par Nancy – donc, d'améliorer les conditions de circulation de Toul à Nancy et dans la traversée de Nancy. Pour faire ce barreau, 5 options de passage sont envisagées : 2 en tracé exclusivement neuf – comme vous le voyez sur la carte, l'un à l'ouest de Toul et l'autre à l'est – et 3 qui combinent l'élargissement sur place à 2x3 voies de l'A31 et qui se poursuit ensuite par des tronçons neufs jusqu'à Dieulouard. Dans ce secteur, les enjeux humains sont bien sûr prépondérants, puisqu'il y a des riverains et des habitants. Également les enjeux agricoles sur lesquels les impacts sont plus ou moins importants en fonction des variantes – le choix de la variante est vraiment prépondérant sur cet enjeu-là. Et des enjeux environnementaux assez forts, puisque nous nous situons, du point de vue paysager, dans des sites emblématiques et, d'un point de vue milieu naturel, justement dans des milieux très riches.

La section suivante concerne la liaison entre Nancy et Metz, plus précisément entre Bouxières et Fey, où là l'emprise est suffisante sur l'autoroute actuelle pour faire l'élargissement à l'intérieur de l'emprise, donc sur le terre-plein central qui a la



largeur suffisante pour rajouter les deux voies supplémentaires. Arrivé à Fey, le transit poids lourds sera ensuite orienté sur la rocade de Metz puis sur l'A4 qui sera, elle aussi, élargie à 2x3 voies. Cet élargissement est fait dans le cadre de la concession Sanef. C'est donc hors financement au projet A31 bis, mais cela répond bien à la logique d'itinéraire du sud vers le nord. Ensuite, entre Hauconcourt et Richemont, là c'est déjà à 3x3 voies. Et arrivés au sud de Thionville, le projet oriente le trafic sur l'A30 qui sera élargie à 2x3 voies et crée une liaison entre l'A30 et l'A31 à l'ouest de Thionville. Cela permet de libérer le trafic de transit dans la traversée de Thionville. Par contre, nous nous retrouvons dans un milieu urbain où, justement, les enjeux notamment liés au bruit sont prépondérants. C'est pourquoi des mesures de réduction importante sont d'ores et déjà prévues. Cela consiste notamment à faire la route en déblais, c'est-à-dire sous le niveau du sol et également de mettre en place des tranchées couvertes.

Le projet, ensuite, se poursuit par un élargissement sur place jusqu'à la frontière luxembourgeoise, mais là l'emprise n'est pas suffisante pour ajouter les deux voies supplémentaires. Donc, ce serait de part et d'autre de l'autoroute existante. Il y a un enjeu sur le foncier agricole, mais sans déstructuration des parcelles puisque nous ne grignoterons que de quelques mètres de part et d'autre de l'emprise actuelle. Sur cette section, je vais vous préciser également qu'une étude conjointe est menée avec les autorités du Grand-Duché de Luxembourg pour étudier la faisabilité d'une exploitation qui vise à favoriser le covoiturage et les transports en commun justement sur l'infrastructure élargie.

Ce projet a un coût estimé entre 1,1 et 1,4 milliard d'euros, en fonction des différentes options de passage. Un des enjeux forts de ce projet est bien sûr la réalisation avant la saturation de l'A31. D'où des modalités de financement qui restent à définir parce qu'elles sont forcément liées aux délais de réalisation. Parce que si nous sommes dans le cas d'un financement sur fonds exclusivement publics, la puissance publique devra réunir progressivement les montants des travaux sur ses dotations annuelles, avant de pouvoir les engager. Donc, nécessairement, plus le montant est important, plus le délai sera long. Le recours à la concession est différent, puisque le concessionnaire empruntera le montant nécessaire pour faire les travaux, les réalisera et remboursera ensuite son investissement par rapport au montant des péages versés par les usagers bénéficiaires de l'infrastructure. C'est pourquoi 3 scénarios ont été étudiés dans le projet A31 bis, combinant justement ces différentes modalités de financement, avec des délais de réalisation assez contrastés.

- Le premier scénario est appelé « concession réduite ». Celui-ci envisage la mise en concession du barreau entre Toul et Dieulouard. Le reste des aménagements étant libre de péages. Pour ce scénario-là, la contribution publique est estimée à environ 900 millions d'euros. Au rythme des dotations actuelles, cela fera une mise en service de l'ensemble de l'itinéraire plus de 20 ans après la déclaration d'utilité publique du projet.
- Le deuxième scénario étudié est appelé « concession étendue ». Là, la plupart des aménagements sont soumis à péage, à l'exception de l'élargissement de l'A30 au sud-ouest de Thionville. Dans ce scénario-là, la contribution publique est d'environ 300 millions d'euros, ce qui entraîne une mise en service de l'ensemble de l'itinéraire environ 6 ans après la déclaration d'utilité publique.
- Le dernier scénario étudié est appelé « scénario concession partielle ». C'est un mix entre les deux précédents. À savoir que les aménagements soumis à péage seraient ceux entre Toul et Dieulouard et entre Fameck et la frontière luxembourgeoise, dans le secteur de Thionville. La section centrale, entre Nancy et Metz, resterait gratuite pour les usagers. Dans ce scénario-là, la contribution publique est estimée à environ 500 millions d'euros, pour une mise en service de l'ensemble de l'itinéraire environ 10 ans après la déclaration d'utilité publique du projet.

Vous constatez que ces trois scénarios de financement, pour un même projet, montrent clairement des enjeux quant aux équilibres à trouver entre la participation de l'utilisateur et la contribution publique.

Les effets attendus du projet concernent essentiellement les conditions de circulation, puisqu'avec le projet, la diminution de la congestion est attendue sur l'ensemble de l'axe avec une fidélisation des temps de parcours. Pour rappel, je vous présente à nouveau la carte de 2030 des projections de trafic 2030 sans projet, sur laquelle nous constatons des conditions dégradées sur la plupart de l'itinéraire avec des sections complètement saturées. Avec la mise en œuvre du projet, à ce moment-là les conditions deviennent fluides sur la plupart de l'itinéraire.

Les bénéfices que nous attendons du projet concernent, comme nous venons de le voir, la fluidité des déplacements qui sera améliorée avec des temps de parcours fiabilisés et un niveau de sécurité plus important, que ce soit pour l'utilisateur et également pour les agents d'exploitation qui interviennent sur l'infrastructure. Cela entraîne également une remise à niveau environnementale des sections élargies et un niveau de desserte du territoire qui est donc renforcé, ce qui participe à l'attractivité du sillon.



Pour terminer, je voudrais indiquer que cette étape du débat ouvre un processus de concertation qui s'inscrit dans la durée. Tout d'abord, à l'issue du débat, comme le rappelait M. PAVARD tout à l'heure, la ministre en charge des transports décidera des suites à donner en fonction de ce qui aura été dit au cours de nos différents échanges. Et sur la base de cette décision, le maître d'ouvrage poursuivra ensuite des études, également les démarches de concertation et de consultation jusqu'à l'enquête publique. Nous ne sommes vraiment pas à la fin de nos partages d'informations avec l'ensemble des acteurs du territoire. Je vous remercie pour votre attention.

Laurent PAVARD, Commission particulière du débat public

Merci M. LETROUBLON. Nous ouvrons les échanges, la discussion, les questions sur cette première partie de notre séance. Je rappelle quelques règles avant d'ouvrir le débat. D'abord, comme je l'ai dit tout à l'heure, merci de vous présenter, notamment pour le *verbatim*, puisque nos débats sont enregistrés et seront mis en ligne sur le site, sous forme transcrite. Nous avons donc besoin de savoir qui prend la parole. D'autre part, essayez également de respecter certaines règles, surtout pour assurer l'égalité de traitement, c'est-à-dire que chacun puisse s'exprimer. Nous ne sommes pas très nombreux ce soir, mais nous essayons de limiter la durée pour poser une question à une minute. Une petite horloge électronique s'affichera à l'écran lorsque vous aurez la parole. Et si vous voulez prendre une position, donner un avis, essayez de le faire dans un délai de trois minutes. Cela devrait tout de même être suffisant. Vous aurez des micros. Attendez d'avoir un micro avant de vous exprimer. Dans la salle, des hôtesses viendront vous apporter les micros. Dernier point. Nous avons une photographe qui fait un reportage et prend des photos. Si l'un d'entre vous dans la salle ne souhaite pas que des photos le concernant soient utilisées, merci de le signaler à l'accueil et nous n'utiliserons pas ces photos.

J'ouvre le débat et vous donne la parole. Je serais très étonné que l'exposé, si complet qu'il soit, ne suscite pas de questions. N'hésitez pas à vous lancer. Monsieur ? Merci de poser la première question, toujours la plus difficile.

Thierry SCHIDLER, chef d'entreprise (autocariste) et élu à la CCI Lorraine

Il en faut un. Voilà, je le suis. Bonsoir Mesdames et Messieurs. Je suis Thierry SCHIDLER. J'ai une profession, je suis autocariste. J'ai des autocars qui fréquentent donc les autoroutes. Je suis élu à la CCI régionale et suis président de la Chambre syndicale pour le département de la Moselle à FNTR-FNTV (Fédération nationale de transport routier et Fédération nationale de transport de voyageurs).

Une observation. Sans répéter ce qui a été dit, évidemment c'est une nécessité impérieuse, parce qu'il y a un flux énorme. Nous sommes un département de transit entre tous les pays du Nord et les pays du Sud lorsqu'il s'agit notamment de partir en vacances. Mais outre cette raison, c'est un département dans lequel il y a une activité très forte – vous l'avez dit – avec les personnes qui fréquentent le Luxembourg pour le travail et qui habitent ailleurs, en Moselle ou en Meurthe-et-Moselle. Et bien sûr, les déplacements réguliers des personnes qui se déplacent tout simplement, qui font des achats et autres, les parents qui emmènent leurs enfants à l'école, etc.

Je dois dire que les réussites des situations comme celles-ci sont vécues ailleurs en Europe. Et les meilleures réussites sont celles qui ont pu combiner les trois modes, à la fois routier, ferroviaire et fluvial – fluvial, le cas échéant, puisque bien sûr nous n'avons pas toujours la rivière ou le fleuve qui permet de drainer de la population ou de la marchandise. Mais les meilleures réussites sont aussi celles qui ont donné les meilleures chances à chacun des modes. Le débat pourrait être aussi celui de faire valoir chacun des modes, les analyser concrètement et savoir si, justement, le fluvial – vous en avez parlé – représente un intérêt particulier. J'imagine, davantage pour les marchandises que pour les voyageurs. C'est vraiment une nécessité. C'est impératif. Nous avons pris du retard. Si nous nous projetons dans les trois hypothèses que vous venez de formuler, nous nous rendons compte qu'il faut encore du temps jusqu'à ce que cela soit mis en place. Puis, il faut toujours viser plus grand, parce que le temps passe tellement vite et souvent les chiffres sont trompeurs et la réalité est tout autre et est bien plus dynamique que celle que nous avons analysée. J'entends aujourd'hui qu'un organisme assez proche de l'État, mais pourquoi pas, dit qu'en 2022 l'économie repartira. J'espère que ce sera bien avant. Mais si en plus, l'économie repart, forcément les flux de marchandises et de voyageurs s'accroîtront. Il est donc grand temps de faire quelque chose tout en respectant évidemment les populations, l'environnement, tout ce que vous avez dit. C'est de l'arbitrage pour que personne ne soit défavorisé. Si j'habitais dans un endroit où l'on irait mettre une autoroute, je ne serais pas très content. Peut-être



qu'il y a des personnes concernées par ce type de situation et qui pourraient s'élever contre des propositions qui seraient celles formulées par les uns ou les autres. Il faut toujours se mettre à la place des autres. Mais il est certain que nous devons impérativement savoir gérer notre département, savoir gérer le flux. Nous avons la chance d'être un département de transit – je l'ai dit. Ne passons pas à côté de toutes ces situations qui pourraient être bénéfiques pour notre département, des situations d'accueil, des situations évidemment de circulation facilitée. Parce que lorsque la circulation est facilitée, lorsque les personnes peuvent voyager, lorsque les marchandises peuvent être livrées, c'est là que l'économie a une importance énorme. Et pour boucler la boucle, je crois que si nous avons un réseau sur les territoires qui est performant, cela donne du travail à tous. Et c'est ce qui est le plus important, je crois, dans une période aussi compliquée que celle que nous traversons aujourd'hui.

Laurent PAVARD, Commission particulière du débat public

Je vous remercie. C'était une prise de position et non pas une question. J'apporte juste une précision. Vous avez évoqué l'aspect transport. Je précise et rappelle que le 21 mai aura lieu à Thionville une réunion publique thématique, qui sera consacrée à l'offre de transport. À cette occasion-là seront développés tous les aspects multimodaux : le fer, la route et la voie d'eau. Y a-t-il d'autres interventions ou d'autres questions ? Monsieur ?

Roger TIRLICIEN, Vice-président du Conseil régional de Lorraine

Bonsoir Messieurs Dames. Ce sera une prise de position. Roger TIRLICIEN, vice-président du Conseil régional, en charge des infrastructures et de l'aménagement. Pour dire la position du Conseil régional, en cet instant, à la fois le fait que l'A32 a été une prise de position forte, puisque le maire l'a évoqué, sur laquelle le Conseil régional n'a pas souhaité donner suite. Et a été exprimé dès 2004 son accord et en tout cas sont intéressés pour la mise à 2x3 voies de l'A31. Au moment où s'ouvre le débat public sur l'A31 bis, évidemment, nous regardons avec intérêt à la fois la question du barreau Gye – Dieulouard qui, pour nous, est indispensable dans l'évolution des modes de transport et du mode de transport routier, et la concession nous apparaît la position la plus opportune, à la fois pour des questions de rapidité de réalisation – cela a été évoqué par le rapporteur – permettant ainsi d'obliger le transit à prendre cette option et que les routiers en particulier venant des pays d'Europe payent la contribution à cet équipement public.

Sur le Nord, Thionville, je ne pense pas que la concession y soit étendue. Ce serait un préjudice au déplacement des populations et en particulier des Lorrains qui se rendent au Luxembourg pour leurs activités professionnelles. Ceci étant, restera à la fois sur le barreau Gye – Dieulouard et sur cette extension la question du tracé. Cela a été évoqué. Il faudra être extrêmement prudents sur la réalisation du tracé afin qu'il réponde à l'ensemble des contraintes. Et je pense que la vigilance sera collective. Il faudra trouver le bon tracé pour maintenir les intérêts bien compris des populations environnantes et répondre aux questions d'intérêt général.

Sur la question du financement plus général, évidemment, nous pouvons toujours – et le Conseil régional, dès 2004, avait affecté initialement, dans l'optique des 2x3 voies, 30 millions d'euros d'engagement que nous avons retirés dès lors qu'au bout d'un certain temps, nous n'avions rien vu venir. Ceci étant, le Conseil régional a une position ouverte qui consiste à éventuellement examiner à côté de l'État, avec les collectivités territoriales concernées, communes, communautés de communes, d'agglomérations, département, Conseil régional évidemment, une possibilité de contribuer aux côtés de l'État au financement. Et pour sa part, le Conseil régional imagine forcément une contribution qui pourrait être de l'ordre de 12 à 15 % et d'un engagement autour de 5 millions d'euros sur une dizaine ou une vingtaine d'années – je n'ai plus ma note exacte en tête, mais en tout cas sur la durée de réalisation nécessaire du financement de ces travaux.

Une question a été évoquée à partir des voies navigables. Je crois que le contrat de plan État région qui est en cours de discussion et qui sera finalisé a regardé également au-delà des grands gabarits, y compris la question des petits gabarits pour l'économie circulaire, pour autant que faire se peut créer des questions d'allègement du transport par route d'un certain nombre de marchandises. Il y a là un potentiel existant en région. Je formule le vœu que tout le monde ait l'intelligence de travailler cette question. Et je sais qu'avec la CCI et la CRCI, il y a un travail, une réflexion engagée avec Voies navigables de France, l'État et la région, pour améliorer l'existant. Notamment à partir de la question de la gestion de l'ensemble des ports. C'était sur l'axe du sillon mosellan. Sur le TER, l'exposé a bien démontré les capacités de développement et les limites en



même temps. À un moment donné, de toute façon, nous ne pourrions pas mettre davantage de trains, même si nous augmentons les capacités. Et en tout cas, la région Lorraine a financé le désengorgement des nœuds ferroviaires. Et le fait que le Luxembourg décide aujourd'hui d'investir lourdement pour permettre effectivement de dégorger le Luxembourg peut être très intéressant à l'avenir. Je pense que, ceci étant, indubitablement il faudra que l'A31 bis ait une mesure adaptée aux exigences de développement économique de notre région et qu'elle ait une réponse équilibrée avec les tenants de l'A32 pour laquelle je pense que le débat, maintenant, peut être derrière nous. Le tout est de faire converger les forces autour de la réalisation de ce projet, de façon à ce que, comme le dit Thierry SCHIDLER, cela ne reprenne pas trop de retard, parce qu'au moment où nous aurons fini, nous dirons que nous sommes allés trop lentement et il faudra encore réfléchir à de nouvelles extensions, etc. Donc, créons les conditions pour qu'effectivement, avec le débat public, nous puissions rassembler les forces et les énergies pour que ce projet aboutisse dans de bonnes conditions et rapidement.

Laurent PAVARD, Commission particulière du débat public

Je vous remercie. Il y a une intervention ici, à gauche.

Henri POIRSON, maire de Dieulouard

Bonsoir. Henri POIRSON. Je suis le maire de Dieulouard. Là, c'est une question que j'ai à vous poser. Enfin, en réalité deux questions, puisque cela nous a permis d'avoir la réflexion depuis la présentation du débat initial à Nancy. Dans les trois scénarios que vous présentez concernant le barreau Toul – Dieulouard, il est toujours à péage. Il est toujours en concession. À partir de là, je suppose que, dans les délais, c'est la première partie qui devrait pouvoir être réalisée, parce que si vous le passez en concession, cela veut dire que c'est le plus facile à réaliser, du moins dans le cadre de son financement. Mais je pense que nous en reparlerons lors du débat à Pont-à-Mousson sur le financement. Mais je ne vais pas en parler, ce n'est pas le sujet que je veux aborder.

Nous parlons de développement économique et si le fameux barreau est à péage, est-ce qu'il a été prévu un échangeur avant d'entrer sur l'A31 existant au niveau de Dieulouard, c'est-à-dire au niveau de l'entrée du plateau de Haye, entre Dieulouard et Rosières-en-Haye ou Saizerais ? Là, il y a tout de même une friche industrielle de 570 hectares qui est l'ancienne base 136 de l'armée américaine, qui était une base de l'OTAN. Elle est aujourd'hui transformée en centrale photovoltaïque qui, elle, a une durée de vie de 25 ans et qui est déjà démarrée depuis environ 3 ans. Je voulais savoir dans quel délai serait réalisé éventuellement ce barreau, dans le meilleur des cas. Et est-ce qu'il y aurait un échangeur à ce niveau-là sur le plateau ?

Laurent PAVARD, Commission particulière du débat public

Merci M. le Maire. Là, nous avons une question pour la DREAL. Qui répond ? Samuel MEUNIER.

Samuel MEUNIER, DREAL Lorraine

Par rapport aux deux questions, la question de la date indicative de mise en service des différentes sections est un peu complexe à présenter de façon rapide. Je vous répondrai, mais je me permets de vous renvoyer au dossier du maître d'ouvrage qui, en page 103, vous présentera justement un calendrier indicatif de mise en service des différentes sections dans les différents scénarios. Et en effet, la caractéristique commune, comme vous l'avez vous-mêmes déduit, est que ce tronçon étant mis à péage dans les différents scénarios, il est un de ceux qui est mis en service le plus rapidement dans les trois scénarios. Et globalement dans les trois scénarios, nous avons le même horizon de réalisation qui est envisagé, c'est-à-dire à peu près – je rappelle que c'est un ordre de grandeur indicatif à ce stade – entre 3 et 5 ans, après la déclaration d'utilité publique.

Laurent PAVARD, Commission particulière du débat public



Laquelle déclaration d'utilité publique est attendue pour quand ?

Samuel MEUNIER, DREAL Lorraine

Je dirais qu'elle est très fortement dépendante des suites qui seront données à la décision de la ministre. Vous l'avez dit vous-même, suite à un débat plusieurs options sont possibles. La première qui ne poserait pas la question de la déclaration d'utilité publique serait que le projet soit abandonné. L'autre serait que le projet soit considéré comme pouvant avancer rapidement dans sa configuration actuelle et dans ce cas-là, au vu des temps classiques d'élaboration d'une enquête d'utilité publique, je dirais à peu près entre 2 et 3 ans après la fin du débat. Il est précisé dans le dossier du maître d'ouvrage que cela pourrait être vers 2018 – 2019. Par contre, en effet s'il y avait de nombreux sujets soulevés, si la ministre identifiait la nécessité d'approfondir la concertation sur un certain nombre de sujets spécifiques, cette date pourrait bien sûr être repoussée. Voilà un peu un ordre de grandeur. Dans un scénario idéal, nous pouvons considérer que c'est à peu près 2 ou 3 ans après la fin du débat.

Et pour la dernière question, à ce stade, il n'est pas envisagé de nouvel échangeur au-delà de ceux existants sur le projet.

Laurent PAVARD, Commission particulière du débat public

Donc, la réponse est non. C'est-à-dire qu'il n'y a pas d'échangeur au niveau de l'ancienne base aérienne 136 ?

Samuel MEUNIER, DREAL Lorraine

Tout à fait.

Laurent PAVARD, Commission particulière du débat public

Vous avez eu votre réponse, M. le Maire.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public (CPDP)

M. le Maire, juste une question parce que j'ai quelques difficultés à comprendre. Ce que je n'arrive pas à comprendre dans votre question, c'est si vous souhaitez un échangeur nouveau ou si vous ne le souhaitez pas ? Excusez-moi, là, j'ai du mal à le saisir.

Henri POIRSON, maire de Dieulouard

L'intérêt d'avoir un tronçon, c'est tout de même de prévoir du développement. Et là, nous parlons de développement économique. C'est de prévoir la modification, du moins l'évolution de la friche industrielle qui est existante aujourd'hui, en développement en pôle économique, en zone d'aménagement concerté pour les entreprises et créer de l'emploi. L'objectif est tout de même là. Quelque part, nous sommes dans une situation économique extrêmement difficile. Et si nous faisons un simple transit de la circulation routière à proximité des habitations, avoir les contraintes et ne pas avoir les avantages, nous nous opposerons au projet. Je le dis ouvertement. Le 22 mai, nous prendrons une motion en faveur de la réalisation de ce barreau, sous réserve, et je dis bien sous réserve, que nous ayons un échangeur et que nous puissions travailler sur le développement économique futur de notre territoire. Autrement, cela ne sert à rien.

Laurent PAVARD, Commission particulière du débat public

Merci M. le Maire. Votre prise de position, je pense, est bien enregistrée. Y a-t-il d'autres questions ou prises de position ? Madame ?



Laurence MOLE-TERVER

Bonsoir. Laurence MOLE-TERVER. J'aurais aimé savoir, pour avoir emprunté très régulièrement l'A30, entre Longwy et Metz, pourquoi la possibilité d'utiliser cette autoroute n'avait pas du tout été envisagée au lieu de faire un passage Fameck – Florange au nord de Thionville, qui rentrerait en plein dans la zone urbaine et qui, à mon avis, en passant sur 2 voies n'améliorerait pas tellement la situation.

Pour avoir vécu la fermeture du pont de Richemont et avoir vu les transits nord-sud de l'Europe passer par l'A30 Longwy, je trouve que cela avait été une très bonne solution à ce moment-là. Et il ne manquait plus qu'à faire un petit bout entre Longwy et l'autoroute à Arlon pour éviter tout ce qui était Thionville et Luxembourg. Un des arguments était que le tunnel d'Hayange était peut-être trop étroit. Mais pendant la coupure de Richemont, nous avons bien vu que ce n'était pas le cas. Et également que les camions venaient faire leur plein au Luxembourg et voulaient absolument passer par le Luxembourg. Cette possibilité n'a pas été envisagée dans votre proposition. Mais n'est-il pas possible de forcer ou d'inciter les camions au moins à passer par l'A30 pour rejoindre directement l'autoroute qui va sur Bruxelles, en passant par Longwy et Arlon ?

Laurent PAVARD, Commission particulière du débat public

Merci Madame. Je rappelle que ce n'est pas notre projet, mais celui du maître d'ouvrage. Donc, je répercute la question à la DREAL, question qui a déjà été posée : pourquoi n'utilise-t-on pas l'A30 pour détourner le trafic poids lourds, en tout cas une partie ? Est-ce bien le sens de votre question, Madame ?

Samuel MEUNIER, DREAL Lorraine

La question telle que je la comprends est en effet : est-ce que l'A30 est une alternative potentielle au projet, tel qu'il est présenté ? Ce qu'il faut savoir en fait, c'est qu'aujourd'hui il y a une volonté d'aménager l'A30. Et il n'y a pas dans l'esprit de l'État de concurrence entre les deux projets. D'ailleurs, même s'ils sont réalisés dans des contextes différents, notamment de financement, et notamment quand nous avons réalisé toutes nos études de trafic, nous considérons que l'A30 est mise aux normes autoroutières jusqu'à la frontière avec la Belgique et que le maillon avec la Belgique est réalisé. Et donc, nous constatons que les projections de circulation qui ont été présentées tout à l'heure montrent qu'il y a une circulation très importante sur l'A31 existante, même si nous mettons aux normes autoroutières l'A30 et sa continuité sur la Belgique. Donc, il n'y a pas de concurrence. En tout cas, l'A30 n'est pas en situation de capter l'ensemble des trafics qui sont prévus.

Ensuite, j'essaierai de rappeler que même si nous avons un trafic de transit important – c'est ce que nous rappelions tout à l'heure – de l'ordre de 10 000 poids lourds par jour sur l'ensemble de l'itinéraire, il faut aussi se souvenir que ce trafic poids lourds, c'est en moyenne à peu près seulement 10 % du trafic sur l'ensemble de l'A31, ce qui rappelle que c'est avant tout le trafic de voitures particulières. Et dans ce trafic de voitures particulières, du trafic local, ou lorsque nous arrivons vers le Luxembourg du trafic d'échange, mais de proximité entre la Lorraine et le Luxembourg, qui est l'essentiel du trafic. Et donc, juste retirer le trafic de transit au nord sur le tronçon entre Thionville et Luxembourg ne serait pas une réponse suffisante par rapport à l'évolution de la demande telle qu'elle est appréhendée, notamment avec la poursuite du développement au Luxembourg et du développement attendu du nombre de travailleurs transfrontaliers qui devrait se poursuivre dans les années à venir.

Laurent PAVARD, Commission particulière du débat public

Merci. Monsieur ?

Patrice HALTEBOURG, président de la Fédération régionale des travaux publics

Patrice HALTEBOURG, un usager, citoyen et aussi président de la Fédération régionale des travaux publics. Nous sommes bien sûr pour le projet. C'est plus une réflexion que je voulais soumettre. Nous constatons aujourd'hui une dégradation très



importante de l'A31. Nous savons qu'il y a un certain délai de réalisation. Est-ce qu'il y a des choses imaginées en attendant ? Parce que je considère qu'il y a urgence à faire de l'entretien, parce que le tapis se dégrade énormément et il y a des risques pour les usagers qui augmentent de jour en jour. Effectivement, il y a une solution simple qui est de diminuer la vitesse, mais cela ne favorise pas les flux comme cela a été évoqué tout à l'heure. Il y a aujourd'hui urgence à se mettre peut-être en considération de ce que nous ferons demain, au moins partiellement sur ce que nous devons réparer.

Laurent PAVARD, Commission particulière du débat public

Merci. Question précise. Nous avons parlé dans un débat précédent de nids d'autruches. M. MEUNIER, avez-vous une réponse sur ce point en particulier ?

Samuel MEUNIER, DREAL Lorraine

Il y a une double réponse : ce qui peut et ce qui sera fait en attendant l'éventuelle réalisation du projet A31 bis. Une première réponse qui est un peu connexe à votre remarque, c'est tout d'abord, comme nous pouvons le remarquer entre Thionville et Luxembourg, qu'il y a par rapport à la congestion le déploiement, qui est en cours et qui a vocation à se poursuivre, de la régulation dynamique des vitesses. Là, cela ne répond pas à votre question sur l'état de la voirie en tant que tel, mais c'est un équipement de l'infrastructure qui est en cours de déploiement, qui ne permettra pas de répondre aux problèmes de la congestion, mais qui permet de mieux la gérer, c'est-à-dire de retarder son apparition et d'en limiter, dans une certaine mesure, l'impact sur les circulations. C'est un effort financièrement important qui est aujourd'hui en cours et qui se poursuivra sous la maîtrise d'ouvrage de la DIR Est qui est l'exploitant de l'infrastructure.

La deuxième chose, je crois que tous les utilisateurs quotidiens de l'A31 ne peuvent en effet que constater que l'état de l'infrastructure pose un certain nombre de questions, du moins peut paraître préoccupante. En même temps, la DIR Est conduit tout de même des chantiers d'entretien qui sont relativement importants, de renouvellement de tapis ou autres. Ils apparaissent peut-être insuffisants, mais en tout cas ils existent et seront poursuivis. À ce stade, je suis désolé de devoir faire une réponse qui est un peu la même que j'avais dû vous faire à Metz : je ne suis pas en situation de vous dire aujourd'hui quel est le programme de réhabilitation fait par la DIR Est, sachant que la particularité, en plus, comme vous le savez, des actions d'entretien, est qu'elles sont programmées annuellement. Nous n'avons donc pas une visibilité. Si nous savons que l'horizon de réalisation du projet est à 10 ans, nous ne pouvons pas vous présenter exactement quel est le programme de travaux à 10 ans. Par contre, nous pouvons vous dire que des investissements importants sont tout de même consentis pour la maintenance de cette infrastructure. Il y a eu des plans exceptionnels, suite aux dégradations des hivers particulièrement rigoureux il y a quelques années. Et donc, l'État continuera ces efforts d'entretien, même s'ils ne seront sans doute malheureusement pas à la hauteur de l'attente des usagers et de leurs exigences légitimes.

Laurent PAVARD, Commission particulière du débat public

Merci M. MEUNIER. Je voudrais vous demander – peut-être que vous n'avez pas les éléments de réponse ce soir – de solliciter la DIR Est pour qu'elle prépare peut-être une note courte, mais qui pourrait être insérée sur le site internet, pour préciser ce point suite à la question qui vient d'être posée. Pour préciser un peu la nature des travaux, les montants. Évidemment, nous n'avons pas une visibilité sur 10 ans, je le comprends très bien. Mais là, il y a une question très précise. Il faudrait voir s'il y a un moyen d'apporter une réponse un peu plus précise, en différé par écrit et sur le site internet. Merci.

D'autres questions ?



Alain DALSTEIN, 1^{er} adjoint au maire de Failly

Bonsoir. Alain DALSTEIN, 1^{er} adjoint de la commune de Failly. Une petite question sur le tronçon Mey – Hauconcourt, le tronçon exploité actuellement par la Sanef. Vous nous avez dit que ce tronçon était hors financement dans ce projet. Mais nous aimerions tout de même, au nom de la mairie, avoir un interlocuteur de la Sanef pour des questions concernant les aménagements, les dispositifs de protection contre le bruit. Il faut savoir que nous sommes dans une vallée, et dès que les camions remontent, nous les entendons beaucoup. Et s'il y a d'autres dispositifs de protection des eaux qui seraient prévus dans le programme. Je vous remercie.

Laurent PAVARD, Commission particulière du débat public

Merci, M. l'Adjoint au maire. Nous avons tout de même deux questions qui portent sur un tronçon qui n'est pas effectivement directement réalisé par l'État, mais qui est quand même dans le projet tel qu'il a été présenté. Est-ce que la DREAL a des éléments de réponse à nous donner ? Effectivement, s'il faut faire venir la Sanef, nous leur demanderons de venir lors des réunions suivantes. Mais peut-être avez-vous une réponse à apporter sur ces deux points : la protection contre le bruit, qui est un sujet important et qui sera évoqué dans d'autres réunions ; et la protection de la qualité des eaux, qui est un autre point très important, sur l'ensemble du tracé d'ailleurs.

Samuel MEUNIER, DREAL Lorraine

Quelques éléments de réponse. En effet, aujourd'hui, quelque part, comme cela a été présenté initialement, l'élargissement de l'autoroute A4 au nord-est de Metz se justifie notamment parce qu'il y a une croissance du trafic nord – sud, mais aussi parce que cette partie de l'itinéraire accueille un trafic est – ouest. C'était donc légitime que cette partie soit élargie. Puisqu'elle a vocation à accueillir une partie de ce transit nord – sud, c'est logique qu'elle soit intégrée à l'itinéraire nord – sud. Et c'est pour cela que nous la présentons en effet dans le cadre du projet A31 bis qui est bien un itinéraire global de transit entre le nord et le sud de la Lorraine, qui répond en effet à ces besoins de transit, plus à des besoins locaux.

Il se trouve qu'en effet au contrat de concession de la Sanef, il était prévu un élargissement de ce tronçon sans que le calendrier en soit précisément arrêté. Très récemment, les choses ont évolué puisque, dans le cadre du plan de relance autoroutier, suite aux négociations entre le gouvernement et les concessionnaires autoroutiers, il a été acté un plan de relance qui prévoit un certain nombre de travaux, dont l'élargissement de l'A4 au nord-est de Metz, qui inclut un certain nombre de programmes de remise à niveau environnemental. Je n'ai pas connaissance à l'instant T du calage exact du calendrier de réalisation de ces travaux, parce que comme je viens de vous le dire le programme de relance autoroutier dans lequel il s'inscrit vient seulement d'être acté. Bien entendu, en lien avec la Sanef, nous reviendrons dès que possible pour vous pour vous donner des éléments plus précis, à la fois de calendrier et de nature des travaux. Sur le bruit, bien évidemment, la Sanef qui va élargir l'infrastructure existante est soumise comme nous, maître d'ouvrage du reste du projet, à des obligations en termes de respect de seuil de bruit quand on élargit une infrastructure existante. Il y aura forcément une prise en compte de ces questions de bruit. Après, une fois encore, il se trouve que nous sommes dans un calendrier qui vient se percuter avec le débat public, parce que nous ne savions pas exactement quand étaient programmés ces travaux d'élargissement qui se trouvent accélérés suite au programme de relance des travaux autoroutiers. Bien entendu, nous nous rapprocherons de la Sanef, une démarche que nous avons déjà initiée en lien avec l'administration centrale qui assure la « tutelle » des différentes concessions. Je pense que nous pouvons nous engager assez facilement à dire qu'il y aura des réunions de concertation vers les mairies concernées pour présenter la nature des travaux, les calendriers et prendre en compte les différentes préoccupations qui seront exprimées par les acteurs concernés, aussi bien communes que riverains.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public (CPDP)

Peut-être une précision, pour M. le Maire et vous me direz si je me trompe ou pas. Cela fera l'objet d'une déclaration d'utilité publique, avec une enquête publique qui sera différente de la vôtre. Sommes-nous bien d'accord ? C'est à ce moment-là aussi que les maires seront également consultés.



Laurent PAVARD, Commission particulière du débat public

Pour conclure sur ce sujet, je pense qu'il faudrait là aussi, pour les réunions à venir, que nous ayons peut-être des éléments de réponse, parce que je pense que ce genre de question a vocation à être posée de nouveau. Le fait que ce soit un concessionnaire ne dispense pas que des réponses soient fournies en séance. Je pense qu'il faudrait que nous puissions avoir quelques éléments un peu plus précis, notamment sur ces aspects d'aménagement. Nous savons que nous élargirons à 3 voies, mais la nature des aménagements anti bruit et de protection de l'environnement sont des aspects tout de même assez intéressants et importants.

Est-ce qu'il y a d'autres questions ? Monsieur, au fond ?

Pierre BOZZETTI, retraité de la fonction publique

Juste une petite question. J'ai utilisé l'autoroute pendant 40 ans. Donc, je connais un peu les problèmes. Je voudrais savoir si la part va être faite belle encore une fois pour les poids lourds quand ils arriveront sur cette autoroute. Parce que jusqu'à maintenant, les gros conflits qu'il y avait tous les jours ont été dus aux camions qui avaient des voies spéciales, voies de la douane, etc. Et donc, sur un parcours, j'ai fait le parcours en moto ou en voiture pendant 40 ans. Vous vous mettez derrière un poids lourd, il gagnera 25 à 30 minutes pour arriver à Luxembourg, parce qu'il a des voies spéciales. Et bien sûr, la lutte entre une petite voiture et un camion, il n'y a pas de problème. Ils forcent les passages. Et j'espère que si vous faites du 3 voies, vous ne favoriserez pas une deuxième fois les poids lourds, parce que vous aurez toujours des conflits sur la route. Et côté luxembourgeois, je n'étais pas au début du débat – vous m'excuserez –, mais j'aimerais savoir ce qu'il y aura du côté luxembourgeois, parce qu'avec toutes les entrées et sorties d'autoroute, cela bouchonne tous les jours. Si quelqu'un l'a fait plus que moi... 4,5 millions de km sur l'autoroute. Merci Messieurs.

Laurent PAVARD, Commission particulière du débat public

Merci Monsieur. Je retiens qu'en fait vous avez deux questions. La première est le traitement des poids lourds. Je ne sais pas si nous pouvons interdire à un poids lourd... Est-ce que vous pouvez préciser ?

Pierre BOZZETTI, retraité de la fonction publique

Non, les laisser dans le flux normal. Regardez, lorsqu'ils sont dans le flux normal, côté Nancy, ils ont maintenant l'interdiction de doubler, cela va beaucoup mieux qu'avant. Vous êtes d'accord avec moi. Il faut faire exactement la même chose côté luxembourgeois. Ils avaient des entrées spéciales. Vous preniez l'arrivée avant la douane, ils avaient une voie spéciale et le camion gagnait entre 25 et 30 minutes. Tous les matins, vous êtes bloqués et le camion a une voie spéciale. Il met 20 secondes à 40 secondes pour faire ce que vous faites en presque une demi-heure tous les matins. Ce n'est pas normal. Et ce n'est que 10 % du trafic. Nous sommes d'accord. C'est peut-être commercial, mais ce n'est que 10 % du trafic.

Laurent PAVARD, Commission particulière du débat public

J'essaie donc de reformuler votre question. Est-il prévu une voie réservée aux poids lourds, côté français ? Et que savons-nous du côté luxembourgeois ?

Pierre BOZZETTI, retraité de la fonction publique

Surtout côté luxembourgeois, avec toutes les entrées et sorties d'autoroute. C'est là que cela bouchonne.

Laurent PAVARD, Commission particulière du débat public

Je ne sais pas si la DREAL peut répondre pour le Luxembourg. Mais voilà la question que vous avez posée.



Samuel MEUNIER, DREAL Lorraine

Pour le premier élément, vous avez presque esquissé la réponse. Il n'y a pas d'aménagement spécifique prévu pour les poids lourds. Après, sur ce qui se passait au niveau de la douane, aujourd'hui le poste de douane est démonté. Le goulot d'étranglement à la frontière luxembourgeoise qui était lié à ce poste de douane est en train de se résorber. Après, côté luxembourgeois, nous savons qu'il y a un programme d'investissement pour élargir au-delà de l'accès vers le Luxembourg. Et la dernière chose, comme cela a été évoqué, nous travaillons avec les autorités luxembourgeoises à une étude qui vise à voir comment nous pouvons exploiter l'autoroute élargie entre Thionville et le Luxembourg afin de favoriser le covoiturage et les bus. Aujourd'hui, les aménagements spécifiques ne sont pas identifiés à ce stade. Nous savons que nous travaillons sur des hypothèses, soit sur les accès, soit sur des voies circulées qui pourraient être à des moments réservées à ces usagers particuliers, mais en tout cas à ce stade rien de spécifique aux poids lourds n'est prévu côté français. Et *a priori* côté luxembourgeois.

Laurent PAVARD, Commission particulière du débat public

Merci. Sauf s'il y a d'autres questions sur ces aspects spécifiquement projets autoroutiers – nous pourrions de toute façon revenir plus tard –, je vous suggère d'aborder la deuxième séquence de notre soirée consacrée aux aspects économiques. Je passe la parole à mon collègue Jean-Paul PUYFAUCHER, qui prend le relais.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public (CPDP)

Juste quelques mots d'introduction très rapides. La Commission a souhaité aborder le thème du développement économique et du projet A31 bis, et ce qui est marqué sur le transparent, mais plus généralement de la mobilité, parce qu'elle avait lu un certain nombre d'éléments. Le premier élément est dans le rapport de la Commission mobilité 21, la Commission dite Duron, du nom de son président. Elle évoque, page 11 du document, la corrélation extrêmement étroite qui existe entre le développement économique et le besoin de mobilité, puisque la Commission mobilité 21 le dit : « 1 point de PIB correspond à 0,4 % d'augmentation de besoins de mobilité ». Puis, la Commission avait été aussi au Luxembourg où nous avons été reçus par les représentants du ministère des Transports. Nous avons posé des questions. Eux faisaient référence à une autre étude européenne, diligentée par un réseau d'observatoires européens, qui s'appelle ESPON, qui est domicilié d'ailleurs au Luxembourg, qui a fait une étude en 2009, au niveau européen, qui montre justement la corrélation entre le PIB par habitant et l'accessibilité multimodale potentielle de ces régions. Donc, nous sommes bien d'accord : le terme mobilité est du terme multimodal.

Nous avons cependant entendu lors des réunions précédentes des avis et des interrogations sur cette corrélation en référence d'ailleurs avec des modes de communication et les modes de télétravail. C'est ce que nous avons entendu. Ce n'est pas nous qui posons cette question de cette corrélation. Nous voudrions avoir un éclairage le plus large et le plus clair possible. Nous passerons d'abord la parole à M. CAYZELLE, qui est le président du CESEL.

Roger CAYZELLE, président du CESEL

D'abord, rappelons que nous sommes très heureux que ce débat public s'ouvre. Nous avons beaucoup milité les uns et les autres, avec les chambres, avec la profession pour que le débat public puisse enfin ouvrir, puisque c'est la première étape absolument indispensable à la construction de cette autoroute, qui aurait pu déjà être construite plus tôt. En 2004, elle ne s'est pas faite pour les raisons que nous connaissons. Mais c'est ainsi, c'est le passé. Puis, il y a eu une élection qui a déterminé le fait que nous n'allions pas sur ce premier projet. Maintenant, nous voyons bien qu'il y a un consensus plus fort au niveau politique, que nous avons d'ailleurs entendu ce soir sur le fait que cette autoroute était quelque chose d'important. Au niveau du CESEL, nous avons beaucoup travaillé là-dessus depuis des années.

Je voulais juste aller sur le propos qui m'est demandé : en quoi une autoroute aujourd'hui est-elle un élément structurant de développement économique ? C'est-à-dire que lorsque nous pensons à l'autoroute, nous pensons tout de suite



engorgement, cela ne passe pas, nous ne pouvons pas passer d'un pays à l'autre, d'une région à l'autre. Mais c'est un élément structurant de développement. Et nous verrons que l'A31 est depuis très longtemps insérée dans le paysage économique, un élément de paysage économique. Elle structure l'économie lorraine. Nous verrons cela dans quelques instants – j'irai très vite, rassurez-vous. Et si effectivement, nous la laissons se détériorer et si elle s'engorge, elle deviendra un handicap. Elle peut être un handicap pour notre économie.

En préambule, il faut noter une chose. Ce sont des débats que nous avons beaucoup eus en Lorraine. Une autoroute, par elle-même, n'est pas un élément de structuration économique. Elle ne l'est pas dans toutes les conditions. Par exemple, si vous faites une autoroute dans une zone peu peuplée, en particulier sur un plateau, sur une zone assez peu peuplée, et souvent très peu de choses. Pour prendre deux exemples très classiques que vous connaissez tous : l'A4 n'a absolument pas favorisé le développement ni de Verdun, ni de Sainte-Menehould, ni de Clermont-en-Argonne. Elle a un peu sauvé les économies. Une entreprise très connue à Clermont-en-Argonne a pu tenir grâce à cela. Cela a été un plus. Mais elle n'a pas beaucoup assuré de développement économique supplémentaire. Et vous avez même le fameux exemple que vous connaissez de la zone d'activité des Souhesmes qui a été créée il y a une vingtaine d'années et sur laquelle nous avons eu une entreprise. Coup de chance, une deuxième vient s'installer. Donc, dans un certain nombre de conditions, cela peut très bien ne rien générer. Si vous prenez Montigny-le-Roi, quand vous descendez vers le Midi et arrivez près du plateau de Langres, vous vous rendez compte qu'une petite ville comme Montigny-le-Roi est au bord de l'autoroute, mais il n'y a pas eu d'activités supplémentaires.

À quelles conditions une autoroute est-elle un élément structurant d'économie et développe-t-elle de l'économie, parce que la route développe de l'économie ? Les professionnels de la route le disent d'ailleurs souvent. Il faut que trois conditions soient réunies :

- C'est plutôt dans une vallée. Elle structurera beaucoup plus si elle est dans une vallée.
- Elle structurera s'il y a déjà une petite zone de peuplement relativement forte,
- et s'il y a déjà un début d'activité.

Il y a d'ailleurs quelque chose de très injuste et de très inégal. C'est-à-dire que la richesse va vers la richesse. Mais c'est une règle pratiquement générale et qui fait en sorte que, dans ces conditions-là, une autoroute est un acteur de développement économique. Or, il se trouve que – et nous le regarderons dans les *slides* – les conditions de peuplement, d'activité économique et de zones d'activité sont complètement réunies chez nous et que cela a généré depuis plusieurs années une économie propre, un développement économique. Et si nous freinions trop, nous pourrions avoir des difficultés.

Premier élément sur les zones de peuplement. Je laisse de côté la question du Luxembourg, qui est une vraie question. Vous savez que lorsque 100 emplois se créent au Luxembourg, 30 sont des emplois pour les Lorrains, dans les emplois frontaliers. Ce chiffre est très impressionnant. Par elle-même, pas le développement luxembourgeois, nous avons bien un développement économique. Mais je laisserai de côté cette question luxembourgeoise. Donc, nous voyons bien que sur les zones de peuplement, l'autoroute est au cœur d'une zone de peuplement extrêmement importante que vous pouvez regarder, avec un phénomène que nous connaissons bien aujourd'hui : c'est que l'emploi est plutôt dans les villes et les habitants plutôt à l'extérieur des villes. Mais globalement, l'autoroute est là un élément structurant extrêmement important. Cela veut dire en clair que si nous laissons trop se dégrader notre autoroute, nous verrions bien que cela pourrait avoir des conséquences.

Un deuxième *slide* est également très parlant : les communes gagnées par les zones de Metz – Thionville – Nancy – Épinal entre 1999 et 2010. Nous voyons bien que si nous exceptions le sillon lorrain, le sillon mosellan très précisément, il y a eu beaucoup de développements à l'extérieur, mais c'est un développement qui se concentre autour des routes reliées à l'autoroute. Donc, il y a bien une cohérence qui fait en sorte que nous nous sommes développés. Si nous n'avions pas eu un axe autoroutier important, je pense que nous n'aurions pas eu ce premier type de développement.

Deuxième condition de développement économique : c'est tout ce qui se développe autour de l'activité. C'est-à-dire qu'il faut de l'activité. Si vous n'avez pas d'activité au départ, vous ne pouvez pas avancer. Lorsque nous regardons bien, les trois grandes agglomérations concernées sont marquées par une très forte attractivité. D'abord, nous avons les hôpitaux, en grande partie dans le tertiaire, hôpitaux et même un certain nombre de grandes administrations. Dans les industriels, la première est Thionville. Nous les avons toutes prises pour ne pas être trop longs, mais si nous regardons zone par zone, nous voyons bien qu'il y a un certain nombre d'activités économiques extrêmement importantes. En industriel, nous avons



beaucoup d'industriels. Nous décrivons toujours la Lorraine comme une région en perte de vitesse en industrie. Nous avons tout de même des fleurons industriels qui sont extrêmement importants, PSA, Saint-Gobain à Pont-à-Mousson, Arcelor-Mittal, Ascométal, Délipapier, pour ne citer que les principaux. Mais nous avons une activité extrêmement importante en matière industrielle. Et en matière de commerces et de services, nous avons un certain nombre de fleurons extrêmement importants, qui sont mentionnés ici. Nous n'en avons mentionné que quelques-uns, mais nous voyons bien que là aussi, autour de cette autoroute, nous avons une activité extrêmement importante. Et il ne faut pas lever trop le pied par rapport à cela, parce qu'elle ralentirait, si nous laissions trop dégrader l'autoroute, parce que nous sommes assurés de la fluidité à la fois pour les habitants et en même temps pour les salariés qui viennent dans ces zones.

Dernier élément. C'est une particularité de cette autoroute. Cela a été une contrainte, mais c'est aujourd'hui devenu une réalité. Beaucoup de zones d'aménagement concerté se sont organisées autour de l'autoroute. Vous les voyez. Elles sont listées ici. Dans l'agglomération de Thionville, il y en a 4. Dans l'agglomération de Metz, 4 sont des zones extrêmement importantes. Et l'agglomération de Nancy en a également quelques-unes très importantes. Les SCoT des différentes zones les ont aujourd'hui validés. Il n'y en aura pas d'autres. Nous avons une certitude aujourd'hui, c'est qu'il n'y en aura pas d'autres. Nous en avons, pour le moment, développé beaucoup trop, ce qui fait que nous avons déjà fait beaucoup d'échangeurs et que nous pouvons nous poser la question : faut-il en faire un nouveau ? Encore que c'est une vraie question. La question de l'échangeur est très liée, mais nous voyons bien que sur ces zones d'activité extrêmement importantes, il y a là une activité extrêmement forte. C'est-à-dire que nous ne sommes pas du tout dans une autoroute, comme cela peut se produire dans d'autres endroits, qui traverse simplement. Nous pensons toujours à cela, aux camions qui traversent, etc. Nous sommes une autoroute qui est un élément de structuration économique extrêmement puissant. Ce qui veut dire qu'il faut que nous soyons capables de faire très attention à ce que cet axe-là, cette espèce d'artère centrale, ne se dégrade pas, qu'elle s'améliore sur un projet – vous savez que nous défendons beaucoup ce projet au niveau du CESEL – que nous trouvons assez raisonnable, assez inscrit dans les enjeux lorrains, à la fois dans la fluidité qu'il doit dégager, dans la relation avec le Luxembourg.

Un mot sur le Luxembourg. Nous avons rencontré le ministre luxembourgeois il y a deux ou trois semaines, François BAUSCH. Ils sont maintenant très nets. Ils sont effectivement d'accord sur l'idée qu'il y ait une 3^e voie. Ils souhaitent évidemment que cette 3^e voie soit réservée aux covoiturages, aux transports en commun, en clair que plus personne ne prenne la voiture seul. C'est acté. Et François BAUSCH nous a dit qu'ils feraient effectivement les aménagements nécessaires pour qu'il y ait le maximum de cohérence du côté luxembourgeois et que nous n'ayons pas un effet d'entonnoir. Cela veut dire en clair qu'au moment où les Luxembourgeois sont d'accord – ils ont beaucoup hésité – ce serait tout de même dommage de ne pas leur répondre favorablement. Ils ont un projet global. Nous en débattons probablement à Thionville. Un projet global d'aménagement, d'articulation entre les différents types de transport, mais sur cette vision-là de l'autoroute ils sont tout à fait d'accord et l'ont dit très clairement. Et je pense qu'ils le rediront dans les différentes réunions que nous avons faites.

Donc, gardons à l'esprit que ce processus autoroutier est un élément extrêmement fort, et peut-être un des plus forts de France, de développement économique, commercial, industriel, tertiaire. Et il faut que nous soyons très acteurs pour l'améliorer au maximum. Voilà ce que je voulais vous dire.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public (CPDP)

Merci beaucoup. À moins qu'il y ait des questions de compréhension – mais M. CAYZELLE reste dans la salle, vous pourrez lui poser des questions –, nous avons souhaité aussi que le maître d'ouvrage nous fasse un exposé de sa vision du développement économique, en lien avec son projet.

Simon LERAY, DREAL

Nous avons beaucoup parlé du développement économique à l'échelle de la région Lorraine. Je vous propose d'élargir un peu l'échelle de nos réflexions en parlant de la grande région européenne, qui associe nos voisins belges, luxembourgeois et allemands. Rappeler tout d'abord quelques chiffres sur la logistique – nous en avons parlé ce soir. Avec 45 000 emplois dans la logistique et 18 000 emplois dans le transport, ce secteur contribue à 7 % de l'ensemble des emplois salariés en Lorraine.



Une présentation très rapide dans la grande région européenne. Cette grande région regroupe la Wallonie et la communauté germanophone de Belgique, les länder allemands de la Sarre et de la Rhénanie-Palatinat, le Grand-Duché de Luxembourg et la région Lorraine bien entendu. Elle se structure au sein d'un groupement européen de coopération territoriale. Elle compte plus de 11 millions d'habitants. 11,5 millions précisément. Et plus de 5 millions d'actifs. Cette grande région se caractérise par des flux importants de travailleurs et de consommateurs transfrontaliers. Nous l'avons dit de nombreuses fois. Leur nombre est en augmentation depuis une vingtaine d'années. C'est une caractéristique forte de notre grande région. Nous observons ainsi dans l'ensemble de la grande région aujourd'hui 200 000 travailleurs frontaliers et 145 000 à destination seule du Luxembourg.

En négatif, je dirais que cette grande région se caractérise aussi par l'absence de métropole d'échelle européenne. J'entends par là des agglomérations de la taille de Barcelone, Munich ou Hambourg par exemple. Nous n'avons pas de métropole de ce type-là dans notre grande région. Cette absence peut être préjudiciable en termes de développement économique puisqu'elle nous rend moins visibles à l'échelle européenne que d'autres métropoles que je viens de citer. Or, aujourd'hui, une partie du développement économique notamment au niveau européen et mondial se joue à cette échelle. Les grandes aires métropolitaines constituent de plus en plus des moteurs de la croissance économique du fait notamment de leur influence économique, culturelle et politique et de leur capacité à attirer à la fois des sièges sociaux de grandes entreprises et aussi des salariés très qualifiés. Dans un contexte actuel de mondialisation de l'économie, la concurrence est démultipliée pour attirer ces investisseurs et cette main-d'œuvre très qualifiée. Donc, l'ancrage spatial de ces activités économiques n'est plus aussi pérenne que dans le passé, notamment pour les activités qui sont largement tournées vers l'international. Je citerai notamment les entreprises qui génèrent de fortes productions de valeur ajoutée. Elles sont aujourd'hui libres de faire leur choix d'implantation, partout dans le monde. Pour les attirer, les villes doivent leur offrir à la fois une main-d'œuvre qualifiée, des prestations de service hautement qualifiées également, une bonne accessibilité – là, le projet A31 bis s'inscrit pleinement dans cette optique – et une qualité de vie qui permette à cette main-d'œuvre qualifiée de s'implanter durablement dans un territoire. Les choix d'implantation d'une entreprise dépendront également peut-être d'une université ou d'un centre de recherches renommé. Je pense notamment aux industries de pointe.

Les raisons d'implantation évoluent. Hier, les ressources naturelles étaient capitales dans le choix d'une implantation d'une entreprise. Je pense notamment aux ressources minières pour la Lorraine. Aujourd'hui, ce qui est déterminant pour une entreprise, ce sont les réseaux. Les réseaux qui permettent d'accéder à la fois à la connaissance, au savoir et à la maîtrise des technologies. Je précise aussi que l'aspect financier est un élément très important pour le développement économique aujourd'hui, mais vous vous en doutez. Enfin, les déplacements, l'accessibilité aux grandes infrastructures, la multimodalité sont déterminants, de même que l'accès aux infrastructures numériques qui sont complémentaires des infrastructures de déplacement physique mis en œuvre aujourd'hui.

Partant du constat qu'elle n'a pas en son sein une grande capitale de dimension européenne, mais qu'elle a cependant tous les atouts dans son territoire élargi pour s'inscrire pleinement dans la démarche et la stratégie économique mondialisées, la grande région réfléchit à une coopération entre ces agglomérations pour offrir aux entreprises et aux salariés toute la palette des avantages, non plus dans une agglomération, mais dans un réseau de villes. Une précision rapide sur ce que les études entendent par fonction métropolitaine supérieure. Ce sont les métiers qui regroupent les domaines de la conception, de la recherche, des services financiers, de la logistique, de l'information et de la communication et aussi de l'ingénierie. Donc, elles correspondent à des métiers de chefs d'entreprise, de cadres, d'ingénieurs, et d'enseignants chercheurs. Pour revenir à cette mise en réseau des agglomérations de la grande région, la proximité et la facilité des échanges entre les acteurs économiques génèrent du développement économique. Cela permet notamment à une entreprise innovante d'être à la fois en proximité d'un centre de recherche, mais aussi de capacités financières et d'usine de production. Donc, la chaîne peut être bouclée dans une proximité géographique restreinte, ce qui facilite les échanges entre acteurs économiques. Cette mise en réseau nécessite des capacités de déplacement facilitées. De l'autre côté, elle générera de nouveaux besoins en déplacement. La mise en réseau des acteurs économiques est plus facilitée si tous les acteurs sont dans une même agglomération. C'est le cas dans les villes que j'ai citées tout à l'heure, Barcelone ou Hambourg.

Mais cette mise en réseau des acteurs économiques est tout de même possible au niveau de notre grande région en mettant en commun les complémentarités, le potentiel individuel de chaque ville. Des études ont montré que chaque ville de notre territoire est différente, mais complémentaire. Et les potentialités peuvent s'additionner. Cette organisation n'est plus monocentrique, mais polycentrique. Et dans notre cas présent, elle est transfrontalière. D'où le concept avancé par différentes études de la grande région, notamment l'étude métroborder, deux régions métropolitaines transfrontalières



polycentriques, la région RMPT. Cette stratégie RMPT repose essentiellement sur deux points : le renforcement des centralités qui sont illustrées sur cette carte et surtout l'amélioration des connexions entre ces centralités. Donc, à la fois les connexions immatérielles, les flux d'information et les flux financiers, mais aussi les connexions matérielles, les déplacements d'homme et de femmes, et de marchandises. Cette amélioration des échanges repose nécessairement sur le développement d'infrastructures à la fois routières, ferroviaires et fluviales, le tout étant bien sûr complémentaire, le long des axes qui sont identifiés sur cette carte. Nous voyons notamment l'axe nord – sud, Nancy – Metz – Thionville – Luxembourg, qui apparaît clairement.

Sur le volet économique, l'élaboration du schéma de développement territorial de la grande région met en avant deux filières économiques : les nouveaux matériaux et la cyberéconomie. L'objet est également de nous inscrire pleinement dans ces nouvelles filières économiques.

Je finirai par parler de la dimension accessibilité des réflexions territoriales de la grande région, qui vise à la fois à améliorer la connexion de transports internes, mais aussi en externe par rapport à nos voisins, à favoriser les mobilités professionnelles – nous l'avons dit, il y a énormément de flux de travailleurs frontaliers –, à améliorer la mobilité durable des citoyens, permise également par l'intermodalité, et à mieux coordonner nos différentes politiques de transport.

Enfin, et pour finir là-dessus, je rappellerai l'engagement des ministres et responsables politiques de la grande région qui se sont réunis en 2013 et ont validé une liste de projets prioritaires, dont l'A31 bis fait partie. Je vous remercie pour votre attention.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public (CPDP)

Merci beaucoup. Nous repassons la parole à la salle, si elle a des observations, des questions, qui peuvent porter sur ce que nous venons d'entendre, mais aussi revenir sur le projet.

Patrice HALTEBOURG, président de la Fédération régionale des travaux publics

Juste un témoignage. Il y a environ 25 ans se créait le long de l'A4 Auchan. Lorsque nous voyons aujourd'hui la zone commerciale et industrielle que c'est, c'est une bonne image de la démonstration qu'a faite Roger CAYZELLE sur l'intérêt d'une infrastructure pour du développement économique. Pas loin d'ici, effectivement. Je crois qu'Auchan a 22 ou 23 ans de fonctionnement. Lorsque cela s'est mis en place il y a 25 ans, c'était des champs. C'est bien la preuve de la réalité sur le terrain des propos qui ont été présentés tout à l'heure.

Deuxième point. N'a pas été évoqué, en termes d'économie – mais cela fait partie de l'économie interne des entreprises – le temps gagné par les entrepreneurs sur le personnel qui ne sera plus bloqué. Si j'ai une camionnette avec 4 employés dedans qui passent une heure dans un embouteillage sur l'A31, cela me coûte, dans mes comptes de société. Et cela a une vraie valeur pour les entreprises qui utilisent tous les jours l'autoroute. Je crois qu'il ne faut pas que nous oublions que c'est un vrai gain instantané dans la vie de tous les jours des entreprises.

Thierry SCHIDLER, chef d'entreprise et élu à la CCI Lorraine

Thierry SCHIDLER. Est-ce que je peux reparler ? Deux exemples. Pendant toutes les guerres qui sont intervenues dans le monde, les stratégies militaires étaient de bombarder les ponts, les routes, les voies ferrées. Forcément, pour qu'il n'y ait plus de mobilité. Un deuxième exemple : quand nous avons 10 000 euros dans un foyer qui n'a pas de voiture, pas de télévision et qui ne part pas en vacances, je pense que la première dépense ira vers la voiture, pour les raisons aussi évidentes que nous connaissons. Ce que vient de nous démontrer la DREAL, ce que M. LERAY nous a présenté à l'instant et ce que Roger CAYZELLE a dit également, c'est tout à fait la démonstration qu'aujourd'hui, la mobilité, c'est le plus important. Et vous l'avez dit également, c'est essentiel en termes d'investissements. C'est celui qui doit être prioritaire par rapport à de nombreux autres. Les politiques ont parfois tendance à dépenser – pardon pour ceux qui se sentiraient blessés, ce n'est pas le but – pour que chacun ait la ville la plus jolie, la plus accueillante, etc. C'est tout à fait honorable et c'est ce qu'il faut certainement faire. Sauf que dans des périodes ou face à des constats qui sont ceux-là d'avoir dans ce sillon mosellan autant



de villes qui souffrent d'une traversée par une autoroute désuète qui est en retard sur l'économie d'aujourd'hui, qui souffre de nids d'autruche ou de nids de poule, je crois que l'essentiel serait de garder raison et peut-être de ne pas investir dans un certain nombre de projets, au profit de l'autoroute A31, qu'elle s'appelle 31 bis ou 32, peu importe son nom. C'est celle qui permettra aux flux de population de travailler, à l'économie d'exister, d'avoir un essor qui est celui d'une économie qui bouge. Et dans le monde entier, nous voyons, lorsque nous voyageons, lorsque nous visitons Shanghai, que ce sont les autoroutes qui sont omniprésentes. Ce sont des pays qui ont peu d'histoire. Mais ce que nous allons visiter, finalement, ce sont ces autoroutes superposées, qui permettent la mobilité des populations. Et la Chambre de commerce et d'industrie régionale souhaite vraiment que ce soit classé prioritairement et que nous passions peut-être à côté d'un certain nombre de projets en attendant que celui-ci soit concret. Parce que celui-ci coûtera certainement de l'argent, mais nous aurons un retour sur investissement qui sera énorme et qui permettra justement à des communes ou à des collectivités qui se seront privées d'un certain nombre de dépenses de peut-être dépenser encore mieux lorsque l'autoroute aura abouti à cette mobilité attendue.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public (CPDP)

Merci beaucoup. Avant de vous passer la parole, une main s'est tendue dans le fond.

Gabriel HUMBERT, association AGIRR FNAUT Lorraine

Bonjour. Gabriel HUMBERT, AGIRR FNAUT Lorraine. Il y a eu de bonnes introductions à notre propos. Donc, une association d'usagers de transport et pour les transports en commune. Première chose : nous voyons depuis toujours que le développement se fait autour des axes de transport. C'est indéniable, tous les exemples sont réels. L'autoroute est un axe de développement, c'est vrai. Mais après, il faut se poser la question de quel développement nous souhaitons. C'est vrai que tout développement n'est pas de la croissance. Un développement urbain anarchique n'est pas de la croissance. Aujourd'hui, quand nous développons des zones commerciales périphériques, pour lesquelles les personnes doivent prendre la voiture pour s'y rendre, prendre l'autoroute A31, plutôt que d'aller en centre-ville, ce n'est pas du développement. Aujourd'hui, quand nous regardons le dossier du maître d'ouvrage, le tronçon qui est censé se développer le plus, n'est pas étonnamment Thionville – Luxembourg où l'emploi se développe, mais entre Metz et Thionville. Pourquoi ? Vous l'indiquez dans votre diagnostic, qui est très bien posé. C'est la périurbanisation généralisée sur le secteur, qui dissocie les lieux d'habitat, de service et d'emploi. Je pense que cette périurbanisation n'est pas souhaitable. C'est ce que nous pensons à l'association AGIRR. Aujourd'hui, effectivement, le développement est souhaitable, mais il faut de l'emploi. Tout développement anarchique, étalement urbain, n'est pas forcément souhaitable.

Deuxième chose importante pour nous. Aujourd'hui, la Lorraine est très bien placée pour la logistique, mais lorsque nous regardons les chiffres, nous voyons que nous ne sommes pas dans le corridor logistique français, qui est entre Marseille, Lyon, Paris et Lille. Aujourd'hui, l'emploi logistique est peu développé en Lorraine. Est-ce l'autoroute qui développera mieux ? C'est une question. Aujourd'hui, ce que nous constatons dans votre diagnostic, c'est que depuis 2001 le trafic poids lourds n'augmente pas sur l'A31. Il stagne. Il baisse même de 5 % depuis 2001. Aujourd'hui, les flux poids lourds ne se développent pas. Ce qui se développe, ce sont les flux liés à la périurbanisation. Donc, il y a un projet ambitieux, qui est porté à peu près de manière unanime par tous les acteurs lorrains, c'est le projet de plateforme multimodale – vous en avez parlé tout à l'heure – entre Thionville, Illange, Metz, la Maxe et Frouard. Aujourd'hui, il y a donc ce type de projet ambitieux et qui permet un développement. Par contre, c'est clair que certains axes de l'A31 sont à notre sens superfétatoires, qui ne sont pas forcément utiles. Ce que nous voyons également, c'est que le premier facteur de localisation des entreprises est le cadre de vie. Comme vous l'avez souligné, les entreprises ne vont plus où il y a les matières premières, mais suivent la localisation des cadres. Donc, aujourd'hui, il faut un cadre de vie agréable. Qui voudrait habiter à Florange demain ? Qui voudrait habiter à Terville demain, quand vous avez deux autoroutes qui coupent l'agglomération ? Est-ce souhaitable ? Il faut s'interroger.

Par contre, nous sommes aussi – M. SCHIDLER l'a souligné – dans un contexte budgétaire serré actuellement. Il y a des choix à faire. Est-ce qu'il y a des barreaux qui sont indispensables dans ce projet ? Notre réponse est clairement non pour le barreau Toul – Dieulouard, pour la traversée de Florange et de Terville. Et nous pensons que, par exemple, un projet multimodal des ports de Lorraine est beaucoup plus utile. Il y a beaucoup d'argent à mettre sur la table. Aujourd'hui, le financement n'est pas assuré. Il a été bouclé pour la première tranche, pas pour la suite. Est-ce que cela n'est pas plus



important, plus porteur d'emploi, plus développeur d'emploi et de développement durable sur le territoire ? Voilà l'intervention d'AGIRR.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public (CPDP)

Avant de passer peut-être la parole à la DREAL, je n'ai pas eu le temps de tout noter. Vous avez cité certains axes A31 bis superfétatoires. Pouvez-vous les citer à nouveau pour que, peut-être, la DREAL réponde ? Excusez-moi, j'ai entendu Toul – Dieulouard.

Gabriel HUMBERT, association AGIRR FNAUT Lorraine

Et la traversée de Florange. En gros, ce qui reste de l'A32.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public (CPDP)

Est-ce que cela veut dire, *a contrario*, que tous les autres élargissements vous semblent nécessaires ? C'est une question.

Gabriel HUMBERT, association AGIRR FNAUT Lorraine

Le problème aujourd'hui est que ce projet mélange un peu tout. Nous avons la problématique transfrontalière qui est importante, et il faut la régler. Nous avons un problème de transit, mais comme la DREAL l'a souligné, il n'y a pas de problème de transit, puisque le transit ne compte plus. C'est 10 %. Ce n'est pas considérable. Donc, il faut dissocier les projets pour vraiment les étudier finalement. Après, l'A31 de Thionville à Luxembourg se pose, mais c'est effectivement avec une 3^e voie réservée au covoiturage et aux bus. Qu'en est-il ?

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public (CPDP)

Beaucoup de questions diverses. Nous avons entendu : Metz – Thionville est-il le secteur qui se développe le plus ? Le problème du trafic poids lourds qui stagne. Qu'en sera-t-il demain ? Puis, avons-nous vraiment besoin de faire Toul – Dieulouard et le contournement ouest de Florange ? La coupure du PNR en deux, je pense que nous pourrions y revenir lors de la réunion à Toul qui traitera du thème environnemental, parce que nous serons plus près du PNR.

Samuel MEUNIER, DREAL Lorraine

Non, la croissance ne se fait pas essentiellement entre Metz et Thionville. Page 50 de notre dossier, nous voyons les évolutions de déplacement, les projections. Et nous voyons bien que les flux de voyageurs en échange avec le Luxembourg ont une croissance très largement supérieure à ce qui est prévu sur le reste du sillon. Aujourd'hui, la plus forte dynamique d'augmentation des développements, si nous regardons par territoire, est clairement liée au dynamisme luxembourgeois et aux prévisions qui sont faites de poursuite de la très forte croissance côté du Grand-Duché et de l'attractivité renforcée pour les travailleurs transfrontaliers lorrains, notamment dans une perspective d'évolution démographique au niveau de la grande région, où un moindre dynamisme démographique allemand, même une décroissance démographique font que les travailleurs frontaliers lorrains pèseront sans doute de plus en plus côté luxembourgeois. Donc, de ce point de vue-là, nous ne pouvons pas dire cela.

Par contre, c'est vrai qu'il y a un fort dynamisme de l'ensemble du sillon lié à un certain nombre de déplacements locaux. Je tiens tout de même à relativiser ce que vous dites, parce que vous insistez beaucoup sur périurbanisation / travail. Je rappelle que les déplacements domicile – travail ne sont qu'un cinquième environ des déplacements. Nous avons tout un ensemble d'autres déplacements liés aux déplacements de loisirs, déplacements de santé, déplacements de maintien du lien social. Nous ne pouvons pas juste caractériser en disant que le problème est uniquement le déplacement domicile – travail.



La stagnation du trafic PL. En effet, dans le dossier, nous vous avons présenté les évolutions du trafic, page 47, avec les tendances observées ces dernières années. Nous voyons en effet une certaine stabilisation. Ce n'est pas forcément uniquement le reflet de toute l'activité économique. Nous pouvons rappeler que nous avons vu se développer ces dernières années aussi un certain nombre de transports économiques par des véhicules utilitaires légers, qui n'apparaissent plus forcément en poids lourds. Donc, ce n'est pas forcément le seul indicateur d'un dynamisme économique que celui des poids lourds. Les véhicules utilitaires légers sont un facteur de desserte de plus en plus développé aujourd'hui.

Ensuite, vous évoquez les barreaux qui seraient pour vous inutiles. Je reviens à la logique de construction du projet. La logique de construction du projet est qu'il y a des besoins de déplacement qui sont identifiés, présentés. Comment y répondons-nous ? D'abord, en essayant d'élargir l'A31 sur place. Et en effet, cet A31 se caractérise par une multiplicité d'usages. C'est une de ses caractéristiques. Et je dirais que si certains reviennent au débat de l'A32 une des remarques qui a été faite à l'époque était de dire qu'il fallait une infrastructure qui réponde à l'ensemble des usages, pas uniquement au transit, mais aussi aux besoins de déplacement des Lorrains. Et quelque part aujourd'hui, il y a en effet une multiplicité d'usages. Et si nous privilégions l'aménagement sur place, c'est d'essayer de répondre par une infrastructure à ces besoins divers et variés. Or, à un certain nombre d'endroits, il n'est techniquement pas faisable, à un coût raisonnable, d'élargir l'infrastructure existante. Si nous prenons l'exemple de Thionville, je crois que pour toute personne qui connaît Thionville, l'élargissement sur place de l'A31 dans la traversée de Thionville n'apparaît pas concevable. Après, si nous partons du sud, l'élargissement de l'A31, quand nous arrivons au niveau de Nancy, au niveau de l'échangeur Origine, puis le long de Maxéville, c'est quelque chose qui apparaît techniquement difficilement envisageable. Donc, à ce moment-là, la réalisation de barreaux neufs permet de répondre aux besoins d'écoulement de trafic et de mobilité tout en créant dans un certain nombre d'occasions de nouvelles opportunités. Si nous prenons le barreau en traversée de Florange, la liaison A30 – A31 Nord, c'est aussi quelque part un accès amélioré de la vallée de la Fensch vers le Luxembourg, alors qu'aujourd'hui nous n'avons pas d'échanges faciles et simples pour aller de l'A30 vers le Luxembourg. Donc, oui, aujourd'hui, ces barreaux font partie intégrante d'un aménagement global et sont nécessaires pour répondre aux besoins de mobilité.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public (CPDP)

Le micro est devant. Vous pouvez continuer à poser des questions.

François GROSDIDIER, sénateur maire de Woippy

Je voulais dire mon interrogation devant les réflexions de l'association AGIRR. Moi, je crois qu'il est souhaitable sur le plan économique, sur le plan fonctionnel pour les usagers, mais aussi sur le plan écologique, de réaliser cette liaison directe Florange – Fameck. Et il faudrait même peut-être – après, nous avons un problème de tracé – aller davantage vers Hayange, ce qui était prévu pour la VR52 à Florange. En fait, cette liaison beaucoup plus directe vers le Luxembourg, comme la liaison Toul – Dieulouard, fait économiser des kilomètres. Donc, ce sont deux liaisons qui à la fois font gagner des kilomètres, donc du CO² ou des émissions de particules, et de surcroît évitent de les diffuser en milieu totalement urbain, que ce soit dans l'agglomération de Metz ou de Thionville. Pour ma part, je suis convaincu de la nécessité de ces réalisations et quel que soit l'angle sous lequel nous nous plaçons.

Je voulais répondre à mon vieil ami, Thierry SCHIDLER, puisque nous étions au collège ensemble. Mais c'est le président des maires de Moselle qui répondra au vice-président de la Chambre de commerce et d'industrie, parce que je ne peux pas laisser passer la réflexion un peu facile qui consisterait à laisser penser que les communes font du superflu en voulant simplement soigner l'esthétique urbaine au détriment des enjeux économiques. Je voudrais d'abord répondre que chacune est dans son rôle et que le rôle des communes est de développer leur attractivité, que le cadre de vie en fait partie, d'abord de la façon la plus légitime. Quand les contribuables payent la taxe d'habitation et la taxe foncière, c'est d'abord pour les services de proximité pour le cadre de vie. C'est la responsabilité qui est à d'autres sur les liaisons routières, sur les éléments d'attractivité économique. Par ailleurs, aujourd'hui, les communes payent très largement, souvent via l'intercommunalité, pour des infrastructures de transport qui dépassent largement le cadre communal. Je voudrais donc que nous évitions de faire cette facilité. Nous ne sommes pas – et nous le sommes de moins en moins d'ailleurs, avec la réduction des dotations – dans les dépenses superflues, pas plus d'ailleurs que sur les bâtiments ou sur le fonctionnement, que ne peuvent l'être les



chambres consulaires. Je voudrais que nous évitions ce type de positions, parce que je ne pense pas que cela fasse avancer le débat.

Je regrette par contre, et je tiens à le dire là, et lorsque nous parlons des centaines de millions d'euros qui sont nécessaires, l'abandon de la recette de l'écotaxe poids lourds. Je le redis et j'insiste sur ce point : nous aurons un transfert du coût qui aurait dû être assumé par le transit international sur les usagers au quotidien, notamment sur les transporteurs locaux. C'est regrettable. Je l'avais dit dans mon propos liminaire, mais j'aurais voulu avoir une réponse dans le débat sur l'absence d'élargissement ou d'alternatives de Metz sud jusqu'à au moins Uckange, ce segment qui est particulièrement dense, qui est parfois complètement bloqué dès que se produit le moindre incident sur l'autoroute, sur lequel le projet tel qu'il nous est présenté ne dit rien. Finalement, du sud au nord, c'est le seul point sur lequel, il n'y aura pas d'améliorations apportées. J'aurais une question peut-être naïve, mais j'ai assisté à la mise à 2x3 voies de cette autoroute qui était initialement mise à 2x2 voies. Est-ce qu'il est possible que certains passages passent à 4 voies ? Je ne pense pas que les ouvrages d'art le permettent, mais je voudrais savoir si cela a été étudié. Quelles sont les réponses que vous pouvez nous apporter sur ce segment, sur lequel il n'apparaît rien dans le projet qui nous est soumis ? Qu'est-ce qui a été étudié ? Nous avons tout de même ce goulot d'étranglement sur les passages à la traversée de Metz, qui restent à 2x2 voies, qui ne peuvent pas être élargis. Et quelles seraient les possibilités de dévier davantage le grand transit par le contournement de Metz ? Sachant que, dès lors qu'il n'y a pas de moyens coercitifs, comment pourrions-nous au moins réduire la traversée de Metz, la transférer sur le contournement est avant de rejoindre l'A31 à la Croix d'Hauconcourt ? Mais là encore, le problème de surcharge demeurerait au moins d'Hauconcourt à Uckange. Voilà les questions auxquelles j'aurais souhaité avoir des réponses.

Samuel MEUNIER, DREAL Lorraine

Vous évoquez deux sujets. D'abord, le traitement du trafic de transit dans la traversée de Metz. Aujourd'hui, il est envisagé en effet d'orienter le trafic de transit sur la rocade par une interdiction du transit dans la traversée de Metz, c'est-à-dire par une mesure réglementaire dont la mise en œuvre est suivie au travers des contrôles des véhicules qui peuvent être effectués. Aujourd'hui, il est donc bien envisagé de reporter ce trafic de transit Nord – Sud de la traversée de Metz vers la rocade Est. C'est bien prévu au titre du projet tel qu'il est proposé aujourd'hui.

Après, vous évoquez à très juste titre les problèmes qui peuvent être rencontrés entre Hauconcourt et Richemont, section qui est déjà à 2x3 voies, mais qui connaît une circulation dense et dont nous voyons dans nos projections que cette circulation demeurera particulièrement dense et peut poser un certain nombre de questions. Néanmoins, notre analyse à ce stade est que cette section se caractérise aussi par le fait que nous avons une densité d'échangeurs particulièrement élevée, une densité de zones d'activité particulièrement importante. Aujourd'hui, ce qui est privilégié, plutôt que soit une voie nouvelle qui poserait de nombreuses questions, soit à ce stade par rapport à l'élargissement, c'est de travailler sur l'amélioration des échangeurs. C'est-à-dire essayer de limiter les perturbations qui peuvent être liées au dysfonctionnement des échangeurs actuels, qui sont soit liées aux échangeurs soit à la voirie annexe, et travailler également sur la desserte fine de ces zones d'activité et voir comment elles peuvent se mailler, pas uniquement sur l'A31 bis, mais aussi sur le réseau secondaire. C'est la piste qui est privilégiée : approfondir les réflexions sur les échangeurs et la desserte par les voiries secondaires de ces zones d'activité.

Roger TIRLICIEN, vice-président du Conseil régional de Lorraine

Cela me permet, M. le Maire de répondre à la question par rapport à l'écotaxe, puisqu'il y avait eu unanimité des parlementaires pour l'adopter. Maintenant, les choses ont été faites, donc il faut se projeter dans un nouveau scénario. Ceci étant, cela me permet de dire que pour le Conseil régional, le président Jean-Pierre MASSERET s'est adressé à Mme la ministre de l'Écologie pour demander l'expérimentation pour la région Lorraine de la mise en œuvre de l'écotaxe. Nous ne lâchons pas l'objectif qui vise à faire payer effectivement les infrastructures par ceux qui les utilisent et ceux qui les dégradent le plus, qui sont effectivement ces zones de transit.

Je ne reviendrai pas sur ce que le Maire a dit, puisqu'effectivement les élus sont très attentifs à faire en sorte que, dans leur domaine de compétences, et conformément à la loi française, et dans la libre administration des collectivités, chacune remplisse le rôle que lui a conféré le législateur. En l'occurrence, une commune n'a pas vocation à payer une autoroute. Mais



aujourd'hui, face aux exigences de développement, en tout cas de résorption de ces goulots d'étranglement qui sont sur cette A31, je confirme que le barreau Gye – Dieulouard est une nécessité évidente pour permettre la meilleure fluidité, la meilleure circulation et en particulier des poids lourds qui sont en transit. Et je le confirme, concéder pour permettre sa réalisation la plus rapide possible. Et le tracé, forcément, est partout soumis à débat, donc je n'y reviens pas.

Mais ce que je veux à cet instant, c'est dire que tout développement d'activités économiques n'est pas lié qu'à l'autoroute. Nous le voyons. Il est lié aux infrastructures ferroviaires, aux infrastructures portuaires et aux infrastructures aéroportuaires. Donc, oui, le développement économique est là où existent effectivement ces infrastructures de mobilité. L'autoroute en fait partie. C'est une vérité, une évidence qu'il est peut-être utile de rappeler en cet instant, de façon à ne pas nous retrouver dans une situation où l'automobiliste serait le responsable de tous les maux. De façon anecdotique, l'autre jour, je regardais une émission de télévision où de braves amis soucieux de la qualité de l'environnement nous expliquaient qu'ils prenaient le train – c'est une expérience en Alsace. Et lorsqu'ils arrivaient à la gare, comme il n'y avait pas ce qu'ils voulaient pour aller là où ils voulaient aller, ils faisaient de l'autostop. C'était donc le « couillon » d'automobiliste, le pollueur d'automobiliste qui avait la bonté de le prendre pour l'emmener là où il fallait. Donc, il y a des réalités de déplacement et de mobilité. Je pense qu'il faut arrêter d'avoir des débats de confrontation où les uns seraient des hérétiques et les autres les bons penseurs. En réalité, il faut créer les conditions pour que les déplacements puissent être étudiés à l'aune des contraintes environnementales d'aujourd'hui et de demain. Je crois que c'est l'intelligence humaine qui le permet. De grâce, ne faisons pas en sorte que la nécessité de créer une meilleure fluidité dans ce couloir lorrain ne soit pas soumise à des obstacles déraisonnables, alors que le bon sens fait qu'en réalité chacun, à un moment donné, sera obligé d'aller sur ce lieu de passage, ne serait-ce que pour partir en vacances, pour aller faire ses courses, pour aller au travail, ne serait-ce qu'un jour dans la semaine parce que ce jour-là nous n'aurons pas pu prendre le train ou pas pu faire ceci, etc. Si demain, nous n'avons pas ces outils à la disposition de la population, nous aurons failli dans notre mission de service public et d'intérêt général au service des populations et de l'activité économique de nos territoires.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public (CPDP)

Merci beaucoup. Qui veut encore la parole ? Monsieur, devant.

Julien FREYBURGER, maire de Maizières-lès-Metz, conseiller départemental

Merci. Julien FREYBURGER, maire de Maizières-lès-Metz et conseiller départemental. J'avais deux questions à poser au sujet de l'illustration que nous avons vue juste avant la reprise de l'interface de présentation. Il s'agit d'une première question relative à l'ajout d'une voie sur le tronçon de l'autoroute A4 qui débouche dans un sens Sud – Nord à Hauconcourt. Il est prévu d'y ajouter une voie et donc d'interdire, sur le tronçon situé entre Fey et Hauconcourt, le transit des poids lourds de façon à leur imposer de contourner l'agglomération messine. Ma première question découle de cette idée : qu'est-il prévu, si vous avez une idée précise de ce qui pourrait être fait, pour sécuriser l'arrivée des flux de circulation émanant de l'A4 et s'insérant sur l'A31 à hauteur d'Hauconcourt ? Sachant qu'à ce niveau de l'échangeur, nous sommes très proches de la sortie d'autoroute Maizières-lès-Metz. Et il y a souvent un effet de bouchons imposés quand nous arrivons de l'A4 et que nous nous greffons sur l'A31 et poursuivons notre circuit vers le Nord, entre l'échangeur d'Hauconcourt et l'échangeur de Maizières-lès-Metz, avec un risque d'accident, en l'état déjà actuel des choses tout à fait prégnant. C'était ma première question puisqu'il y aura forcément une circulation plus importante puisqu'elle sera ajoutée par celle des poids lourds, arrivant de l'A4 et les bouchons sur l'A31 en direction de Thionville.

La deuxième question a plutôt une coloration environnementale. On m'a fait remarquer récemment que, contrairement à certains aménagements qui avaient été réalisés par la Sanef, il n'y avait pas ou peu de récupération – je dis « pas ou peu » parce que je ne le sais pas – de récupération des hydrocarbures et d'éventuels produits polluants dérivés de la circulation automobile, au niveau des ouvrages d'art enjambant les voies d'eau. Et on me dit notamment qu'à hauteur d'Hauconcourt, les affluents de la Moselle se trouvent plus pollués à cet endroit-là qu'en d'autres points du fait de la proximité de l'autoroute et de l'absence totale ou partielle de récupération des hydrocarbures. Je souhaitais vous le signaler, profiter de l'occasion pour en parler et peut-être pour avoir un premier élément de réponse. Je vous remercie.



Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public (CPDP)

Bien. Je crois qu'il y a deux questions très précises qui vont pouvoir être développées en réponse.

Samuel MEUNIER, DREAL Lorraine

Sur la première question, en effet, il est proposé au titre du projet d'orienter le trafic de transit vers la rocade. Si cette orientation est confirmée à l'issue du débat, il y aura forcément un travail à faire sur les échangeurs pour voir comment, concrètement, nous orientons le trafic et quels sont les dispositifs à mettre en place en termes de signalisation et d'aménagement de l'échangeur pour que, bien sûr, ces échanges se fassent de façon sécurisée. Maintenant, comme cela a été dit, nous sommes dans un stade très amont du dossier, c'est-à-dire que nous n'avons pas les études de tracé fines, ce qui soulève un certain nombre de questions à d'autres endroits notamment quand nous sommes en tracé neuf. Et bien évidemment, nous n'avons pas le tracé ou la configuration précise des échangeurs tels qu'ils sont faits, mais cela fait bien sûr partie des préoccupations du maître d'ouvrage de s'assurer que les échanges peuvent être faits dans des conditions de sécurité qui soient acceptables. Cela fait partie des choses qui seront regardées au moment où nous arriverons à la configuration précise des échangeurs revus.

Sur la question des hydrocarbures, à ma connaissance, je n'ai pas de données qui indiqueraient qu'il y aurait plus de pollution des hydrocarbures à cet endroit-là. La seule chose que je peux vous dire, comme cela a été indiqué au tout début, mais très rapidement, est qu'il est prévu que la réalisation du projet soit l'occasion d'accélérer un certain nombre de mesures de requalification environnementale de l'autoroute existante. Ce qui inclut ce qui a été cité, aussi bien pour des problèmes de continuité écologique, des problèmes de bruit et aussi bien sûr des problèmes d'assainissement et notamment la réalisation d'un certain nombre de dispositifs de récupération qui visent à éviter les problèmes de pollution accidentelle ou chronique que vous évoquez, sans que je puisse vous répondre sur l'existence confirmée ou pas de pollution accrue à cet endroit-là particulier. Mais globalement, c'est une préoccupation du projet.

Patrice GRILLOT

Merci. Patrice GRILLOT. Je ne suis pas certain que ce soit une bonne idée d'envoyer tous les poids lourds sur la RN431 et la rocade sud, pour plusieurs raisons. C'est un allongement de parcours : nous passons de 22 km à 29 km. Donc, c'est une perte d'argent aussi. Et surtout, c'est un problème de sécurité. Si j'en crois l'étude du CEREMA que vous avez annexée, au niveau sécurité cette section-là est vue comme la plus dangereuse. Je cite : « La seule section où le nombre de personnes tuées est en proportion suffisamment important pour que l'on puisse dire que la gravité est problématique est la RN431. » La dernière ligne de l'étude est : « Enfin, la proportion d'accidents mortels la plus importante se situe sur la RN431. » Nous avons un problème géométrique. Nous avons des virages extrêmement serrés à Pletre où il y a de nombreuses sorties de poids lourds. La bande d'arrêt d'urgence est trop petite, elle fait 2 m. Un poids lourd fait plus de 2 m. Et surtout, il y a un problème de dévers. Il faut savoir qu'elle a été construite en toit tout le long, ce qui fait que la force centrifuge n'est pas compensée. Lorsqu'un poids lourd a un centre de gravité un peu haut ou que sa charge est mal arrimée, il sort carrément, il glisse, il n'est pas retenu par la force de gravité. Et il y aura un gros problème. Aujourd'hui, il n'y a que 2 500 poids lourds sur cette section qui est déjà très accidentogène. Si nous ne faisons rien, il y en aura 2 700 en 2030, mais si j'en crois l'étude de trafic du CT, selon les hypothèses et les scénarios, il y aura entre 9 000 et 11 000 poids lourds par jour sur cette section. Je pense que vous prenez un risque au niveau de la sécurité à vouloir envoyer des poids lourds là-dessus. Nous ne pouvons pas trop l'élargir, parce qu'effectivement les dévers sont à contredévers. Je crois qu'il faut être prudent et qu'il faut bien regarder cette question-là au niveau de la sécurité. Je pense que cela ne passe pas.

Samuel MEUNIER, DREAL Lorraine

Cette question des dévers et de la conception de la RN431 est un problème qui a été identifié par la maîtrise d'ouvrage, qui est connu. Je vous propose de passer la parole à Jérôme PFAFF, du CEREMA, qui vous apportera des éléments complémentaires par rapport aux interrogations que vous soulevez.



Jérôme PFAFF, responsable de la division conception sécurité, CEREMA

Je peux vous confirmer que nous avons identifié un certain nombre de problèmes de sécurité au niveau de la RN431, en particulier en ce qui concerne le dévers, au niveau de deux virages notamment. Mais cette problématique-là pourrait être réglée dans le cadre du projet. C'est-à-dire que ce n'est pas une difficulté technique considérable que de corriger les dévers, en particulier au droit des deux virages qui ont été cités.

D'autres problèmes de sécurité peuvent également être posés par les échangeurs, mais dans le cadre du projet, nous envisageons également de travailler au niveau des échangeurs pour éviter des remontées de files sur la RN431 qui sont également des facteurs d'insécurité sur la RN431 actuelle.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public (CPDP)

Est-ce que ces réponses vous conviennent ?

Patrice GRILLOT

Cela me satisfait dans la mesure où je constate ce que je disais, c'est qu'il y a un travail supplémentaire à faire sur cette RN431 et que nous ne pouvons pas la livrer aux poids lourds comme cela. Il faut aller plus loin, je suis d'accord. Il faut rattraper les dévers, il faut élargir les bandes d'arrêt d'urgence, parce que 2 m, c'est inacceptable. Il y a du travail. Donc, ce sont aussi des coûts supplémentaires.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public (CPDP)

Y a-t-il encore d'autres questions ?

Florent GOLIN, président de l'association AGIRR FNAUT Lorraine

Bonsoir. Florent GOLIN, président d'AGIRR. Je voulais un peu revenir sur le sujet de départ, c'est-à-dire le développement économique, parce qu'il me semble que dans toutes les interventions qui ont été faites jusqu'à présent, il y a tout de même une grosse inconnue, un sujet qui n'a pas été évoqué. Je reviens sur la présentation qui a été faite dès le départ par Roger CAYZELLE, parce que j'ai aimé certains éléments, c'est une bonne approche. Effectivement, l'A31 est une dorsale de l'activité économique en Lorraine, sur laquelle s'est tissé progressivement ces 40 dernières années à peu près tout ce qui fait l'économie du sillon lorrain aujourd'hui. Et effectivement, c'est parce qu'il y avait un bon potentiel au départ et que l'autoroute était accessible par ces nombreux échangeurs, ce qui est aujourd'hui victime de son succès, mais aussi par sa gratuité. Or, cela pose un problème dans la mesure où c'est là un élément essentiel qui sera remis en cause. Là aussi, il y a une grosse interrogation. Est-ce que cela a un sens de vouloir élargir l'A31 si, dans le même temps, vous voulez réduire son accessibilité ? Sans évoquer les nuisances qui vont avec, c'est-à-dire en gros les voitures qui fuiront, qui chercheront des itinéraires alternatifs. Pour illustrer cela, je pense notamment à la RN3 qui va sur Saint-Avold, qui est donc parallèle à l'A4, l'A4 étant payante, la route de Courcelles-Chaussy est « blindée » de poids lourds et de trafic, et en particulier aux heures de pointe. Là, nous sommes sur l'axe Est – Ouest. Je vous laisse imaginer sur le potentiel Nord – Sud qui est autrement plus important ce que cela peut donner. Les personnes de Dieulouard sont parties, mais je pense qu'elles ont beaucoup de choses à craindre. C'est le cas pour tous les itinéraires parallèles à l'A31 qui risquent d'être engorgés par le report de trafic dû au péage. Sur le plan cadre de vie, ce n'est pas bien.

Et sur la question économie, ce n'est pas bien non plus, parce qu'elle s'est construite, tissée progressivement justement sur une A31 à l'accessibilité optimale qui, du jour au lendemain, sera remise en question. Et partant de là, pour se relever de cela, ce sera compliqué. C'est le premier point.

Après, en anticipation à la réponse qui sera faite, parce que j'avais déjà entendu parler d'études de trafic où nous prenons en compte la présence d'un péage avec la valeur du temps, etc. J'ai une petite contestation à faire : les études qui ont été faites là-dessus ne correspondent pas au profil d'automobilistes que nous avons sur l'A31. Pourquoi ? Parce qu'elles ont été faites



sur la moyenne nationale d'autoroutes à péage, c'est-à-dire des autoroutes concédées de long transit. Or, comme vous savez très bien le rappeler vous-mêmes, le grand essentiel du trafic de l'A31 est du trafic local, donc qui fait des trajets essentiellement pendulaires. Ce sont donc les moins enclins à s'acquitter d'un péage, surtout lorsqu'il est quotidien. Du coup, cela veut dire que nous pouvons avoir une fuite de l'autoroute, qui se déversera un peu n'importe où et qui risque d'être particulièrement préjudiciable. J'ai deux exemples pour l'illustrer. Vous avez remarqué qu'il y avait pas mal de transit sur le tronçon de l'A31 Nancy – Toul, du transit essentiellement Est – Ouest. Pourquoi est-il là ? Parce qu'il fuit l'A4 parallèle, qui est payante. Autre cas, celui que j'évoquais tout à l'heure : la nationale 3. Et nous avons un exemple parisien, à l'ouest de Paris, où nous avons une des seules autoroutes à péage dans la région parisienne, qui s'appelle l'A14, qui vient de l'Ouest parisien, qui arrive directement sur la Défense, en survolant Nanterre. Nanterre est complètement saturé, alors qu'il n'y a personne sur l'A14. Enfin, il y a un peu de monde, mais par rapport à la saturation et à Nanterre, dans le sillon lorrain, ce sont des « petits joueurs », cela n'a rien à voir. L'A14 est donc un échec. Là, nous reproduisons une situation presque identique en Lorraine. Ce serait bien que nous en tirions les leçons pour éviter de reproduire les mêmes erreurs qui ont été faites par le passé. Chaque fois, ce qu'il manque, c'est la question de, *in fine*, ce qu'il se passera. Nous identifions des problèmes, nous proposons des solutions et nous éludons les problèmes qui sont liés à cette solution. Votre exposé est incomplet et du coup la solution proposée, de la manière dont vous la prévoyez, ne sera pas aussi efficace que vous le dites. Je vous remercie.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public (CPDP)

Si j'ai bien compris, la question du financement vous préoccupe également. La DREAL essaiera de répondre. Vous remettez en cause, si j'ai bien compris, les modèles qui sont utilisés pour regarder quel est le coût du temps perdu et comment nous l'évaluons. Ils vous répondront peut-être, mais nous avons tout de même prévu – parce que nous savions que c'était un sujet important – une réunion plus spécialement consacrée au financement (le 20 mai à Pont-à-Mousson). Deuxièmement, nous avons même prévu, parce que nous savions que cette question du financement et du péage serait importante, de faire un atelier. Mais nous en reparlerons plus le 20 mai à Pont-à-Mousson, de la manière dont est prévue l'organisation de cet atelier qui aura lieu au mois de juin, de mémoire, sur le financement.

Florent GOLIN, président de l'association AGIRR FNAUT Lorraine

Une petite précision. L'objet de ma question ne porte pas spécifiquement sur le financement, mais bien sur le développement économique, c'est-à-dire les conséquences sur le développement économique de vos modes de financement. Effectivement, la question en général, vous l'avez bien compris, c'est par rapport à ce que l'on disait tout à l'heure aussi. En tant que tel, nous, AGIRR, n'avons pas de problème avec l'élargissement. Simplement, si c'est une autoroute payante, nous ne comprenons plus l'intérêt de le faire.

Samuel MEUNIER, DREAL Lorraine

Sans ce qui a été dit, j'ai entendu plusieurs choses. D'abord, vous avez évoqué la question des reports de trafic sur les voiries adjacentes. À cela, deux éléments à retenir. Vous dites que nous éludons. Je rappelle que l'on nous demande de faire une présentation rapide du projet en 20 minutes, ce qui ne nous permet pas d'aborder l'ensemble des détails. Vous semblez avoir consulté le DMO, je dirais que la question des reports de trafic sur les réseaux adjacents est tout de même abordée dans le dossier du maître d'ouvrage. Et il est bien précisé et détaillé dans les études de trafic où sont caractérisés ces effets de report du trafic qui fuiraient le péage vers les réseaux adjacents. D'abord, comme c'est affiché dans le dossier, c'est une préoccupation du maître d'ouvrage et c'est pour cela qu'il a été proposé d'adopter des montants de péage unitaires sensiblement inférieurs aux valeurs moyennes nationales, afin d'éviter justement un report significatif sur les réseaux adjacents. Donc, quelque part, c'est quelque chose qui a été pris en compte.

Deuxième chose. Aujourd'hui, ce que montrent aussi l'usage des réseaux existants et les prévisions de trafic qui sont faites, c'est qu'aujourd'hui nous avons un report de trafic sur les réseaux secondaires qui est lié aux problèmes de congestion rencontrés sur l'A31. Et aujourd'hui, en réalisant un projet tel que proposé A31 bis, nous constatons que nous drainons à nouveau sur l'autoroute des usagers qui aujourd'hui devraient s'y trouver, mais qui au regard de la congestion préfèrent utiliser des réseaux secondaires qui ne sont pas forcément adaptés à cela. Globalement, ce n'est pas un report de trafic vers



les réseaux secondaires qu'implique l'A31 bis. Nous avons même plutôt un phénomène de « réattraction » sur certaines sections du trafic du réseau secondaire. Du coup, la problématique du report est plus complexe que celle que vous évoquez.

Sur la question de nos études de trafic qui sont fausses, parce que les valeurs du temps ne prennent pas en compte la réalité des trafics locaux, je dirais qu'il se trouve que dans le cadre du travail qui est fait en commun avec les Luxembourgeois sur cette étude d'exploitation multimodale au nord de Thionville de l'A31 élargie, nous avons réalisé un certain nombre d'enquêtes auprès des usagers. Il en ressort que nous trouvons, au travers des enquêtes, une valeur du temps supérieure même à celle que nous utilisons dans nos simulations. Donc, je dirais que les constats que nous faisons au travers de l'échantillon ne remettent pas en cause le travail que nous faisons. Nous sommes même plutôt défavorables, en tout cas sur cette question.

Ensuite, vous évoquez d'autres projets. Justement, vous avez évoqué Nanterre, l'A14. Typiquement, c'est une autoroute où la tarification est particulièrement dissuasive, ce qui n'est pas le cas du projet tel que nous le retenons, puisque justement nous avons une valeur unitaire du péage qui est très sensiblement inférieure aux moyennes, ce qui n'est pas le cas de l'A14. Après, je vous laisse propriétaire du jugement sur le succès ou pas de l'A14, sachant que sur l'A14 nous avons à l'inverse aussi une politique d'encouragement du covoiturage qui existe. Je crois que vous comparez avec d'autres infrastructures, A4, RN4. Là encore, je dirais que nous sommes sur des trafics longue distance où nous comparons un itinéraire gratuit et payant. Ce n'est pas comparable à ce qui est dans le cadre de notre projet. Après, je peux passer la parole à Sylvain LAROSE du CEREMA qui a conduit pour nous un certain nombre d'études de trafic et qui pourra vous apporter quelques précisions par rapport à vos interrogations ou suspensions.

Sylvain LAROSE, responsable de la division transports déplacements, CEREMA

Juste quelques précisions sur les aspects valeur du temps. Je confirme qu'effectivement nous n'avons pas forcément de données précises sur ce que nous appelons la valeur du temps ou la valeur du consentement à payer des locaux. Simplement, quelques précisions. Comme l'a signalé Samuel MEUNIER, dans le cadre de l'étude spécifique qui est en cours de réalisation sur l'aménagement multimodal sur la section entre Thionville et le Luxembourg, nous avons réalisé un certain nombre d'enquêtes, que nous appelons des enquêtes de préférence déclarée et des enquêtes de préférence révélée. Elles ont permis d'estimer, pour la population sur ce secteur-là, une valeur du temps moyenne, avec sa distribution. Nous savons aujourd'hui que la valeur du temps n'est pas unique, qu'elle est variable au sein de la population. Déjà, dans nos études, nous ne prenons pas une valeur du temps unique, mais bien une valeur du temps distribuée selon des lois mathématiques. Et donc, sur la section au nord de Thionville, pour les liaisons avec le Luxembourg, effectivement, une enquête spécifique nous a permis d'estimer précisément, pour cette liaison, la valeur du temps des populations. Pour les parties les plus au sud, c'est vrai que nous nous sommes appuyés sur un certain nombre d'analyses qui ont été menées au niveau national pour essayer d'estimer la valeur du temps. Mais là également, l'analyse que nous avons réalisée a été discriminée en fonction des distances de parcours des personnes. C'est-à-dire que nous n'avons pas pris en compte les mêmes valeurs du temps pour des personnes qui font de la mobilité locale, c'est-à-dire des déplacements de moins de 80 km, que pour les personnes qui font des distances plus longues, donc au-delà de 80, voire de 200 km. Donc, nous avons de valeurs du temps qui sont étagées, qui sont déjà variables au sein de la population, mais qui sont aussi variables selon la nature des déplacements qui sont réalisés, justement pour prendre en compte le fait que sur des déplacements courts, le consentement à payer est beaucoup plus faible que pour les personnes qui font des déplacements longs.

Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public (CPDP)

Merci beaucoup. Juste deux petites précisions. Vous avez sur le site internet ce document qui s'appelle « Rapport de trafic », qui est l'étude de trafic. Le terme rapport de trafic n'est pas forcément adéquat, mais vous le trouvez sur le site internet de la Commission, dans les études du maître d'ouvrage. Et c'est bien marqué étude de trafic. D'autre part, on m'a donné l'information : l'atelier financement sera le 28 mai à Metz. Excusez-moi, j'avais oublié cela. Si vous voulez plus de précisions sur les enquêtes déclarées et les enquêtes relevées, les lois normales de distribution, vous pouvez toujours regarder ce document-là qui est un document classique en la matière.



D'autres questions ? Je ne vois pas d'autres moins se lever. Je remercie véritablement tout le monde d'avoir fait l'effort de venir. Merci pour toutes vos interventions et vos questions. Vous aurez sur le site internet le *verbatim* complet de vos interventions. Vous avez maintenant affichées sur l'écran les deux prochaines réunions : 20 et 21 mai. Pont-à-Mousson sur le financement et le 21 mai à Thionville sur les offres de réseau de transport et déplacements transfrontaliers.

Merci beaucoup et bonne soirée.

(Fin de la réunion à 21h40)