



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

SYNTHÈSE DE LA RÉUNION PUBLIQUE Nancy, le 10 septembre 2015, 19h15 à 21h50

En tribune :

Commission particulière du débat public :

Michel MORIN – président
Jean-Paul PUYFAUCHER
Jean-Michel STIEVENARD

Maîtrise d'ouvrage :

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL Lorraine
Yann LETROUBLON, Chef de projet DREAL Lorraine

Experts indépendants :

Jean DETERNE
Marc PEREZ

Intervenants :

Aline-Sophie MAIRE, conseillère municipale déléguée au développement durable et à l'écologie urbaine, Ville de Nancy

Nombre de participants : 130 personnes



Début de la réunion à 19h15

Intervention d'Aline-Sophie MAIRE, conseillère municipale de Nancy déléguée au développement durable et à l'écologie urbaine

Aline-Sophie MAIRE rappelle que le projet A31 bis va permettre la création d'un corridor européen entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud et précise que la présente réunion concerne l'expertise sur l'aménagement du triangle Toul-Nancy-Dieulouard.

Présentation des principes du débat public

Jean-Paul PUYFAUCHER, membre de la CPDP A31 bis, rappelle les principes réglementaires du débat public et les enjeux qui le légitiment, tels que la participation des citoyens aux processus de décisions et la garantie d'indépendance de ces décisions. L'objet du débat public est de remettre le citoyen au cœur de la décision publique.

Le rôle de la CPDP, indépendante et neutre, est d'organiser le débat public et d'y garantir la transparence de l'information, l'équivalence d'expression et de participation ainsi que le caractère argumenté des avis exprimés. Il décline ensuite sa composition, puis les modalités de participation du public à travers les avis, propositions (comme l'expertise indépendante), contributions et cahiers d'acteur.

Les modalités de l'expertise complémentaire

Michel MORIN, président de la CPDP A31 bis rappelle que l'expertise complémentaire est régie par le Code de l'environnement (articles R-121-7 et L-121-9). La décision d'engager cette expertise a été prise par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) suite au dépôt au mois de juin de quatre demandes d'expertises complémentaires : trois provenant d'élus du territoire et une provenant de citoyens résidents du Toulouais. La CNDP est également le financeur de cette expertise.

Après examen des demandes, il a été constaté qu'elles portaient sur :

- la faisabilité de l'élargissement sur place à 2X3 voies de l'A31 entre Gye et Dieulouard ;
- la capacité de cet aménagement à répondre au désengorgement de l'A 31 ;
- le trafic attendu sur l'éventuel barreau neuf Toul-Dieulouard.

Conséquemment, La CPDP a suggéré à la CNDP la réalisation d'une expertise indépendante, qui y a répondu favorablement. L'expertise doit également apporter un éclairage sur le potentiel de report modal entre le transport de marchandises et de voyageurs dans l'espace métropolitain du sud de la Meurthe-et-Moselle. Trois experts indépendants ont été choisis par la CNDP pour travailler dans des délais contraints, du 21 juillet au 31 août 2015 : M. Jean DETERNE, M. Marc PEREZ, M. Jean-Noël CHAPULUT.

Présentation des conclusions de l'expertise complémentaire

Jean DETERNE et Marc PEREZ, experts indépendants mandatés par la Commission Nationale du débat public pour conduire l'expertise complémentaire, présentent leur parcours, ainsi que celui du troisième expert qui n'a pu se libérer, Jean-Noël CHAPULUT.

Jean DETERNE rappelle que l'A31 assure plusieurs fonctions : une fonction urbaine (de rocade) pour les trafics de véhicules légers et une fonction pour le grand transit du nord de la Lorraine vers le sud-ouest/sud-est. Pour ces deux fonctions, les attentes des usagers ne sont pas les mêmes. Aux heures de pointe ou en cas d'incidents/travaux, il n'existe pas d'alternative à l'utilisation de la partie centrale de l'A31. Si la route départementale 611 peut être utilisée dans la partie nord, son accès vers Dieulouard et Belleville est difficile. La partie sud-ouest de l'A31 comporte une possibilité d'alternative, utilisée spontanément par des poids lourds pour éviter le péage de Gye.



Jean DETERNE déclare que la méthodologie utilisée par le maître d'ouvrage pour définir les projections de trafic est conforme aux règles de l'art. Les projections de trafic relatives à l'augmentation du trafic retenues par le maître d'ouvrage sont jugées par les experts comme globalement acceptables : ces derniers considèrent l'hypothèse basse comme l'hypothèse de croissance de trafic la plus probable.

Les experts précisent qu'une analyse plus fine permettrait de confirmer plusieurs points importants pour l'élaboration des projections de trafic :

- la forte croissance au nord de Nancy, liée selon le maître d'ouvrage au développement urbain ;
- la croissance en déviation de Champigneulle, liée aux zones commerciales ;
- l'évolution du trafic de transit des poids lourds sur la partie Nord-Sud.

Concernant les modes alternatifs, Jean DETERNE déclare qu'ils ne semblent pas à même d'attirer une part plus importante des flux de l'A31 ; les experts estiment que si une amélioration importante de l'offre routière était réalisée, certains voyageurs de transport en commun pourraient décider de revenir vers la route.

Compte tenu des prévisions de trafic à l'horizon 2030, la situation routière sera très difficile en l'absence d'aménagement. Jean DETERNE observe que l'un des problèmes de la zone réside dans l'absence d'itinéraires de délestage en cas d'incident ou de travaux. Il convient donc d'étudier des aménagements le long de l'itinéraire Dieulouard – Toul. Cet itinéraire permettra de mieux réguler le trafic des poids lourds sur l'A 31.

Concernant l'aménagement à 2 x 3 voies de Toul – Dieulouard, Jean DETERNE déclare qu'il est techniquement réalisable et permettrait de faire face à la demande pour plusieurs dizaines d'années. En revanche, il s'agit d'un aménagement présentant de grandes difficultés techniques, qui aurait un coût actualisé de 600 millions d'euros et serait contre-productif en termes de développement durable. Par ailleurs, cet itinéraire concentrerait tous les trafics dans le même corridor, sans alternative en cas d'incident. Les experts ne recommandent pas l'élargissement à 2x3 de l'A31 à caractéristiques normales dans la traversée de Nancy.

Marc PEREZ aborde le projet du maître d'ouvrage qui prévoit un barreau neuf entre Gye et Dieulouard et un élargissement à 2x3 voies entre Dieulouard et Bouxières. Il explique que les experts ont étudié les 5 variantes proposées pour la réalisation du barreau neuf entre Gye et Dieulouard. Il note que les variantes V1, V2, V3 ne sont pas pertinentes au regard du tableau d'analyse multicritères figurant dans le dossier du maître d'ouvrage et présentant les avantages et impacts de chacun des scénarios. Par ailleurs, celui-ci laisse à penser que certains aspects sont surévalués, comme les difficultés à combiner les variantes V4 ou V5 avec la desserte locale. Pour les experts, ces combinaisons sont gérables. Par ailleurs, Marc PEREZ note que l'impact environnemental du franchissement de la Moselle est sous-estimé dans la variante V3 et que la V5 permet d'offrir un second itinéraire d'entrée sur Nancy en cas d'incident ou de blocage de l'A31 au barreau de Nancy. La conclusion des experts est qu'il est nécessaire d'étudier de manière plus approfondie les V4 et V5 qui apparaissent comme les plus pertinentes.

Marc PEREZ aborde ensuite le risque relatif au délai du projet. Les experts rappellent que des décisions préalables doivent être prises en rapport avec le schéma de concession. À leur sens, le processus décisionnel sur l'ensemble de l'itinéraire entre Toul et le Luxembourg sera complexe. Marc PEREZ déclare qu'il est plus réaliste d'envisager un lancement des travaux dans 15 ans plutôt que dans 5 ans. Un autre point de réserve vis-à-vis du projet porte sur la situation budgétaire : les experts mettent en perspective le coût du barreau neuf pris en charge par l'Etat et le trafic envisagé (15 000 véhicules/jour) et concluent que cet aménagement est onéreux au regard de ses usages envisagés et peu vraisemblable à l'horizon 2020-2025. La dernière réserve des experts porte sur la concession traditionnelle à péage : il n'est pas démontré que cette solution soit la bonne pour un réseau en triangle. Cette problématique se retrouve sur le projet d'autoroute Lyon – Saint-Etienne (autoroute à péage parallèle à une autoroute gratuite) : le péage n'est utilisé qu'aux heures de pointe et l'autoroute gratuite est utilisée au cours des heures creuses, ce qui diminue les recettes. Marc PEREZ évoque enfin l'abandon de l'écotaxe et dit être convaincu de la nécessité de son retour, à terme.

Ces différentes réserves conduisent les experts à imaginer un investissement plus modeste, à deux voies au nord de Toul Est ou Gondreville, dont le financement et la réalisation plus rapide doivent être vérifiés.



Concernant l'élargissement à deux fois trois voies entre Dieulouard et Bouxières, il n'apparaît pas souhaitable, car il encourage l'étalement urbain. Le fait d'agrandir les capacités autoroutières vers le nord de Nancy pour induire du trafic qui se coincerait dans la nasse nancéenne n'est pas une solution judicieuse. Cet aménagement rendrait par ailleurs moins rentable un nouveau barreau de contournement de l'agglomération nancéenne.

Pour l'aménagement de l'A31 et suite à l'examen du projet du maître d'ouvrage, les experts recommandent donc une approche plus mesurée et par étapes.

Les experts estiment :

- qu'un aménagement est nécessaire, compte tenu des prévisions de trafic 2030, notamment au niveau de Nancy,
- qu'il n'est pas raisonnable d'élargir le contournement de Nancy économiquement et socialement,
- que le barreau neuf répond aux objectifs fonctionnels de délestage de Nancy, mais apparaît surdimensionné,
- que l'élargissement à deux fois trois voies aux droits de Nancy n'est pas une solution

Ils considèrent nécessaire de se pencher sur les possibilités d'aménagement de l'A31 actuelle avec des budgets cohérents avec la situation budgétaire. Les experts jugent qu'il faut se concentrer sur la section comprise entre l'échangeur 17 Les Baraques et 22 Frouard et se prononcent en faveur d'aménagements avant tout qualitatifs, avec des élargissements très limités et des mesures d'exploitation fortes, comme la gestion dynamique des vitesses, des files de circulation et des contrôles d'accès sur certains échangeurs, afin de permettre la requalification qualitative de l'A 31 dans Nancy. Les dépenses requises peuvent rester dans un ordre de grandeur de 50 millions d'euros, à chiffrer plus précisément, en respectant des délais plus courts, en attendant d'aménagement plus complet sur l'itinéraire Toul – Dieulouard. Ces aménagements ne pourront pas être suffisants pour faire face à une forte croissance de trafic à horizon 2030. Ils permettront de retarder la réalisation d'un barreau neuf et de faire preuve de plus de réalisme dans les délais de réalisation contraint.

Les experts préconisent :

- de ne pas élargir la section Les baraques – Laxou, mais de résoudre le problème d'accès de trafic à très courte distance en heure de pointe entre les Baraques et l'échangeur origine, avec la mise en place d'un contrôle d'accès sur les voies d'entrée. Les experts identifient une difficulté en termes d'accès vers la voirie urbaine de Nancy, en provenance de l'Ouest (Les Baraques) et du sud. Il est nécessaire d'assurer la coordination des feux pour éviter les reflux (ajouter une file d'attente au premier feu) ;
- de ne pas réaliser d'aménagement sur Laxou – Gentilly ;
- d'élargir à trois fois trois voies pour la section Gentilly – Maxéville en supprimant la bande d'arrêt d'urgence et en limitant la vitesse à 70 km/h (voire moins en cas d'accident) et en mettant en place une gestion dynamique des vitesses ;
- de ne pas élargir la section Maxéville – Malzéville. La mise en place d'un contrôle d'accès vers le nord peut être examinée ;
- de ne pas élargir la section Malzéville – Frouard, mais une transformation des bandes d'arrêt d'urgence en voies supplémentaires d'entrecroisement et la mise en place d'une gestion dynamique des trafics avec contrôles d'accès de l'échangeur 21 vers le nord et de l'échangeur 22 vers le sud ;
- de ne pas élargir la section Frouard – Bouxières.

Les experts sont favorables à l'aménagement d'un itinéraire de contournement, adapté au volume d'hypothèse basse de 15 000 véhicules/jour avec un aménagement à deux voies adapté aux trafics attendus. Ils préconisent également d'engager les acquisitions foncières là où sont envisagées des sections nouvelles pour une option ultérieure de deux fois deux voies en cas de dépassement de l'hypothèse haute. Pour les experts, cette solution permet d'avancer plus vite, et raisonnablement, sans réaliser un projet trop onéreux ou surdimensionné.



Questions et avis

Enjeux et pertinence de la contre-expertise

Plusieurs intervenants (élus, représentant d'association) témoignent leur satisfaction vis-à-vis de la contre-expertise. Un intervenant, député, remarque que les hypothèses présentées par cette dernière apportent une nouvelle donne en termes d'expertise du trafic et de solutions alternatives. Il déclare que des études doivent approfondir les solutions alternatives proposées par la contre-expertise. Il annonce ensuite que des précisions géographiques sont attendues sur les hypothèses de variante et sur le passage partiel dans la forêt de Haye.

Un intervenant, maire de Toul, déplore que la présente réunion ne se déroule pas à Toul. Il remarque le peu de mobilisation ici, à Nancy, sur le sujet. Il remercie ensuite les experts pour la qualité de leur étude complémentaire. Il remarque que grâce à cette expertise, le schéma initial prévu par le maître d'ouvrage peut changer.

Un intervenant, conseiller départemental de Nancy, rappelle qu'à l'origine, la raison d'être du projet tient au nombre de poids lourds et aux flux pendulaires. Il lui semble qu'aucune solution n'a été apportée à ces deux problèmes. Il dit être défavorable au projet.

Un intervenant, maire de Chaudeney sur Moselle note que plusieurs propositions de l'expertise complémentaire vont dans le sens des propositions /remarques des élus du Toulouais, notamment :

- l'aménagement de l'A31 actuelle à deux fois trois voies, avec une sécurisation et une mise aux normes de l'existant,
- le prix trop élevé du barreau,
- la mise à deux fois deux voies de la RD 611,
- la gestion dynamique des flux avec de systèmes de réduction de la vitesse ou des voies réservées.

Il espère que la réflexion menée conjointement par les intercommunalités sur les problématiques de la mobilité permettra d'apporter des solutions concrètes aux besoins de transport et de véhicules légers.

Une intervenante, vice-présidente de Metz Métropole, remarque que l'expertise pourrait porter sur le projet tout au long du tronçon. Elle salue le fait que les considérations et oppositions relatives au projet de l'A 32 soient prises en compte dans le cadre du projet actuel. Elle s'enquiert de ce que la DREAL va faire de cette expertise et demande si celle-ci va être intégrée au projet.

Sur ce dernier point, Jean-Paul PUYFAUCHER, membre de la CPDP A31 bis, déclare que la CPDP rendra compte du débat et intégrera cette expertise dans son compte-rendu. Elle émettra des recommandations et le maître d'ouvrage reprendra la main sur le dossier. Il précise que le maître d'ouvrage ne peut pas se prononcer aujourd'hui sur le devenir de cette expertise.

Un intervenant, membre d'AGIRR Lorraine, est satisfait des conclusions de cette expertise. Il rappelle les deux points non satisfaisants dans le projet A 31 bis : le barreau Toul – Dieulouard et la traversée de Florange, qui représente 5 km pour un montant de 150 à 200 millions d'euros. Il souhaite que l'État entende ce qui a été dit sur ce dernier point, comme cela a été fait sur le barreau toul-Dieulouard.

Une intervenante, vice-présidente du Grand Nancy, déclare que les aspects de financement et de difficultés liées au développement durable (pointés par les experts) ont été observés par l'agglomération Grand Nancy. Elle ajoute que la solution de l'expertise ne répond pas à la problématique de délestage de l'A33. Elle évoque également la circulation très importante sur l'échangeur de Custines. Ces points de vigilance sont importants dans la poursuite de la réflexion.

Un intervenant, sénateur, rappelle que 75 % du trafic du corridor est composé de trafic local. Il évoque ensuite une demande d'approche approfondie du trafic et de la multimodalité par la création d'un comité de lecture du projet et l'élargissement du périmètre d'étude au corridor de déplacement. Il rappelle que le problème important au sud de l'agglomération nancéenne perdure et déclare qu'il serait intéressant de connaître le nombre de véhicules/jour. Enfin, il souhaite que l'État n'hésite pas à travailler de façon plus ouverte avec l'ensemble des partenaires pour trouver des solutions, puis rappelle que la communauté urbaine du Grand Nancy a conduit une enquête ménage-déplacement, qui permettra d'apporter de nouveaux éclairages susceptibles d'alimenter la réflexion.



Un intervenant, président du conseil départemental, dit avoir noté que les prévisions de trafic du maître d'ouvrage étaient trop ambitieuses, mais que d'une manière ou d'une autre, la liaison Toul – Dieulouard devra faire l'objet de travaux. Il observe que reporter les choses dans le temps est une façon de ne pas décider et qu'il appartiendra donc à l'État de prendre la décision. Il déclare être satisfait de voir écarter le passage à deux fois trois voies dans l'agglomération nancéienne. À son sens, la conclusion de ce projet doit s'appuyer sur des objectifs ambitieux en matière d'alternatives et de capacités de transfert modales, en partant des estimations les plus ambitieuses. Dans le même temps, il lui semble nécessaire de régler les 75 % de trafic local et de mettre en place des aménagements routiers. Il souhaite que ces aménagements soient affirmés très fortement par l'État comme un objectif et accompagnés de moyens permettant aux collectivités de développer les autres modes de transport.

Propositions de la contre-expertise

- La création d'un observatoire de la circulation

Un intervenant, maire de Villey-Saint-Etienne, salue les propositions équilibrées de la contre-expertise. Il retient notamment la proposition de créer un observatoire.

Un intervenant se félicite de la création d'un observatoire du trafic, considérant certains points de comptage « douteux » (notamment le trafic arrivant de l'A 33). Il salue également la réflexion relative au barreau Toul – Dieulouard, conforme aux orientations du SCoT sud 54 qui se doit de respecter certaines obligations et exigences eut égard au financement de l'État. Il interroge ensuite les experts sur la question des expertises indépendantes menées sur certains aménagements.

Jean DETERNE déclare qu'il s'agit essentiellement d'une expertise indépendante sur le calendrier détaillé et le suivi des processus.

- L'étalement urbain

Le maire de Villey-Saint-Etienne revient sur la mise à deux fois trois voies et déclare que cette voie supplémentaire dans la traversée du massif de Haye est possible, selon les experts. À son sens, cette infrastructure se présente comme l'opportunité de trouver une autoroute moderne qui tient compte des contraintes environnementales. Il rappelle que ce secteur Est-Ouest concentrera le trafic le plus important. Il demande s'il est possible d'intégrer une voie supplémentaire de Toul (Est) jusqu'à Brabois. Le maire de Villey-Saint-Etienne demande ensuite ce que proposent les experts sur le barreau Toul – Dieulouard sur deux voies.

Marc PEREZ résume la position du maire de Villey-Saint-Etienne : il est possible d'élargir Nancy – Toul à deux fois trois voies. Il explique que ce qui a été mis en relief dans cette expertise est que toute amélioration de fluidité d'une voie routière radiale induit du trafic. L'amélioration de la fluidité routière permet d'habiter plus loin et permet d'étalement les zones d'activité et conduit à multiplier les trafics routiers sans alternative modale pour le transport collectif. Dans ces conditions, certaines agglomérations (comme Lyon) démontent des autoroutes radiales ou abandonnent des projets d'autoroutes radiales. L'élargissement à deux fois trois voies entre Toul et Nancy ne relève donc pas d'une impossibilité technique, mais d'une réserve de principe sur son utilité sociétale. Marc PEREZ déclare ensuite que l'expertise invite à faire des études et ne peut pas présenter toutes les solutions techniques sur cette proposition à deux voies.

Jean DETERNE ajoute que les experts n'ont pas prévu d'élargissement de l'A31 entre Toul-Est et Gye, car la capacité est encore suffisante à l'horizon cible. Des réflexions peuvent cependant être menées sur des projets plus innovants (comme les chaussées supplémentaires, comme aux États-Unis).

Un intervenant affirme que la troisième voie ne sera pas nécessairement synonyme d'étalement urbain si l'une des trois voies est dédiée aux autocars et au covoiturage.

Marc PEREZ déclare que cette question n'a pas été développée dans l'expertise, qui devait se concentrer sur la question du nouveau barreau et sur la question d'un aménagement classique de l'A31. Marc PEREZ déclare que cette voie dédiée aux autocars et au covoiturage a été développée à Grenoble et étudiée entre Lille et Orchies. Jean DETERNE ajoute que s'il s'agit d'affecter une troisième voie aux autocars sur le secteur Bouxières-Dieulouard, l'absence de rocade urbaine (nord) pose la question de la sortie de ces autocars.



Un intervenant, président d'AGIRR, revient sur l'opportunité d'élargir les autoroutes radiales (avec la problématique afférente à l'étalement urbain) et déclare qu'il est préférable d'élargir une autoroute existante plutôt que d'en créer une nouvelle. Il rappelle ensuite que les experts ont souligné la nécessité de fluidifier la circulation du transit nancéien, ce qui pose une question politique (décongestion des trafics locaux ou des trafics du grand transit). Il remarque ensuite que la problématique de la fluidité est abordée uniquement sous l'angle du nombre de voies, alors que les ralentissements sont également dus à la géométrie des voies.

Marc PEREZ remarque que la capacité appelle le trafic, si bien qu'il faut faire preuve de vigilance vis-à-vis des lieux où de nouvelles capacités sont créées. C'est aussi pour cette raison que les experts se sont davantage prononcés sur des dispositifs de gestion dynamique à capacité constante, par des réductions de vitesse, par exemple. Revenant sur le risque d'étalement urbain lié à la création du barreau, Marc PEREZ reconnaît qu'il existe, il observe cependant que cet effet pourra être limité en n'augmentant pas les capacités radiales entre Nancy et Toul.

- La gestion dynamique des trafics

Interpellé sur la notion de gestion dynamique, Jean DETERNE indique qu'il s'agit de mesures d'exploitation : portiques avec des affectations de voies, fléchage, limitation de vitesse dépendant du trafic, mise aux normes des équipements de sécurité. Il s'agit plus généralement d'une remise en ordre qualitative. Jean DETERNE revient sur la création d'un barreau de caractéristique réduite et déclare que cela présenterait un avantage pour le trafic nancéien, notamment en rendant obligatoire, à certaines heures, le passage des poids lourds par ce barreau. Cela permettrait de soulager le centre de Nancy. Jean DETERNE ajoute que la circulation en capacité sur une voie rapide est plus importante et plus fluide si l'on abaisse la vitesse à 70 km/h, voire à 50 km/h.

Un intervenant, maire de Pierre-la-Treiche revient sur la diminution de la vitesse et déclare que cette proposition permet d'être économe, de réduire les émissions et d'augmenter la fluidité du trafic, sans compter les aspects de sécurité.

Une intervenante revient sur le trafic des poids lourds et remarque que la fluidité de l'A31 a été améliorée par l'interdiction de doubler, pour les poids lourds, de 8 h à 20 h. Elle demande quelles sont les modalités de contrôle d'accès et de filtrage des poids lourds. Elle explique ensuite ne pas avoir compris la liaison Dieulouard à Gye, qui en créant une offre autoroutière sur le secteur, risque de priver la Lorraine, notamment le Toulouais, de ses touristes.

Jean DETERNE déclare que cette question a trait à la gestion dynamique de la circulation. Il évoque les affectations de voie des tunnels (croix rouge ou flèche verte ou flèche de rabattement), qui permettent de gérer les files de circulation. Il est possible d'interdire certaines voies ou de les ouvrir en fonction des conditions. À cela s'ajoute la gestion des vitesses, pour fluidifier le trafic et la signalisation fixe ou dynamique, en interdisant ou en autorisant certaines files aux poids lourds. Jean DETERNE confirme que l'interdiction de doubler à certaines heures, appliquée aux poids lourds, améliore les conditions de circulation. Il ajoute que lorsque les points d'entrée et de sortie d'autoroute sont très proches (comme les échangeurs 21 et 22), les véhicules qui entrent sont en conflit avec ceux qui veulent sortir, voire en conflit avec les poids lourds. Il est alors nécessaire de créer une voie d'entrecroisement. Jean DETERNE évoque ensuite les contrôles d'accès aux échangeurs, qui prennent la forme de feux situés sur les points d'entrée à l'autoroute. En cas de débit trop important sur l'axe principal, les véhicules sont retenus dans la voirie.

- L'exploitation par concession autoroutière

Jean-Paul PUYFAUCHER, membre de la CPDP A31 bis, demande des précisions sur le mécanisme des concessions.

Jean DETERNE, rappelant sa qualité d'ancien directeur d'une société d'autoroutes, déclare qu'il n'est pas raisonnable de concéder des tronçons de moins de 50 km, car cela n'est pas rentable. Il ajoute qu'une autoroute à deux fois deux voies serait très chère, car elle devrait être réalisée d'un seul tenant. Par ailleurs, il observe que la rentabilité ne pourra pas être assurée à 15 000 véhicules/jour pour un concessionnaire qui finance le projet de façon indépendante. Il devra donc bénéficier d'une subvention d'équilibre, qui serait située à 200 ou 300 millions d'euros. Les candidats concessionnaires peuvent également surévaluer le trafic afin de diminuer le niveau de la subvention d'équilibre, mais en ajoutant dans leur contrat des clauses de sauvegarde, qui peuvent jouer contre la puissance publique.



Environnement

- Nuisances sonores et pollution

Un intervenant, Maire de Rosières-en-Haye, dit être satisfait de constater à travers l'expertise complémentaire qu'un barreau concédé ne présente pas d'intérêt, notamment au regard de la consommation des terres agricoles induite par cet aménagement. Il s'inquiète cependant de l'augmentation de circulation préconisée sur la départementale 611, vieillissante. Il évoque un revêtement bruyant de cette route, la pollution générée par l'augmentation du trafic et s'interroge sur les préconisations des experts sur les mesures à prendre pour maintenir une qualité de vie correcte pour les riverains.

Marc PEREZ déclare que l'expertise ne dit pas qu'il ne faut pas faire de barreau concédé à long terme. Une première étape est prioritaire, celle d'un aménagement à deux voies. Des études doivent encore préciser la section de cet aménagement et tenir compte des nuisances sonores et environnementales. Concernant la pollution, Marc PEREZ déclare qu'un aménagement continu de deux fois trois voies sur l'A31 produirait beaucoup plus de trafic induit, donc de pollution induite, que la solution proposée par les experts, relative à la création d'un nouvel itinéraire. Il rappelle que ce nouvel itinéraire doit également être conçu progressivement. Marc PEREZ ajoute que l'aménagement d'un nouvel itinéraire entre Toul et Dieulouard n'induirait pas de trafic supplémentaire de camions, car le gain de temps lié à l'induction de trafic grande distance sera négligeable. En revanche, l'induction de trafic domicile – travail pourra être très élevée.

Un intervenant, président de l'association des habitants de Rosières-en-Haye revient sur les prévisions de trafic et déclare que de nombreuses d'entre elles se sont révélées fausses, notamment en perspective du PIB (qui est à 1,5 pour l'hypothèse basse). Il revient ensuite sur le barreau concédé, qui se révèle peu rentable à 15 000 véhicules. Il remarque que les signaux d'alerte présentés par les experts ne tiennent pas compte de plusieurs communes (dont Rosières-en-Haye) qui semblent compter pour peu, et observe que la santé de ces riverains importe davantage que les modèles économiques liés à la route. Il affirme que des recours seront engagés contre ce projet.

Un intervenant, président de l'ATPCV, félicite également le travail des experts, mais remarque que le projet de barreau et de l'A31 bis en concession n'en sont pas pour autant écartés. Il rappelle que ces aspects vont impacter la santé des riverains des infrastructures. Il déplore que les choix ne répondent pas aux besoins de la population, mais aux besoins des grosses entreprises. Il souhaite que les élus prennent position sur la conférence de Paris (COP21) et s'engagent sur les développements en matière de réseau ferroviaire, de covoiturage et de systèmes aboutissant à une société plus respectueuse de l'environnement et de l'humain.

Développement des modes alternatifs à la voiture

Un intervenant demande si des études ont été menées sur le développement des transports en commun et des modes alternatifs à la voiture.

Marc PEREZ explique que plusieurs études sont faites sur le sujet, mais présentent des limites, relatives à la crise du transport ferroviaire en France. Les TER sont de plus en plus onéreux pour les régions, qui disposent de budgets de plus en plus serrés. Depuis 2010, les régions sont obligées de réduire l'offre, car la facture de l'opérateur augmente parfois plus que l'inflation. La tendance est donc à la baisse.

Michel MORIN observe que la région Lorraine est un cas particulier, au sens où elle nourrit d'importantes ambitions d'augmentation de l'offre de transport de TER. Cependant, cette offre complémentaire ne suffit pas à résoudre l'ensemble des problèmes posés. Il rappelle que les problématiques d'intermodalité ont été largement abordées au cours du débat, notamment à travers un atelier thématique.

Financement

Un intervenant demande des précisions sur le financement et sur la transformation du barreau Toul – Dieulouard en aménagement de la D611.

Marc PEREZ déclare qu'il s'agit d'aménagements d'État.

Clôture de la réunion à 21h50.