



Projet autoroutier d'A31 bis « au cœur du sillon lorrain »

VERBATIM DE LA RÉUNION PUBLIQUE Réunion de clôture du débat Nancy, le 21 septembre 2015, 19h à 22h

En tribune

Commission particulière du débat public :

Michel MORIN, président
Jean-Michel STIEVENARD
Christine JEAN

Maîtrise d'ouvrage :

Emmanuelle GAY, Directrice de la DREAL Lorraine
Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL Lorraine
Yann LETROUBLON, Chef de projet DREAL Lorraine

Intervenants :

Laurent HÉNART, Maire de Nancy



(Début de la réunion à 19h20)

Michel MORIN, président de la CPDP

Mesdames et messieurs, merci pour votre présence nombreuse à cette première réunion de clôture. L'une s'organise ici à Nancy et la prochaine demain à Metz. Comme nous sommes à Nancy, je donne aussitôt à la parole à Monsieur Laurent HÉNART, maire de Nancy.

Laurent HÉNART, maire de Nancy

Merci Monsieur le Président. Je souhaite la bienvenue à toutes les personnes ici présentes, les élus au premier rang desquels le président du Grand Nancy, André ROSSINOT, les membres de la Commission nationale du débat public, les cadres de la DREAL et tous les citoyens et citoyennes qui ont participé aux différents débats.

Je voudrais dire plusieurs choses.

D'abord, la conduite des débats et l'expertise récemment rendues montrent combien cette procédure de débat public participe, non seulement à la vitalité démocratique de nos territoires, mais aussi à essayer de dégager les meilleures solutions possibles dans des dossiers complexes du fait des points de vue, du fait de la technicité, du fait de la difficulté que l'on a à programmer avec certitude des flux et des financements. Je crois que ce temps d'expertise ouvert, grâce à votre commission et à sa procédure, montre qu'il y a encore du travail à faire pour aboutir à un schéma définitif de l'A31 bis.

De plus, nous avons besoin d'avancer sur la sécurité de l'A32 ; cela reste un sujet dominant pour les Lorrains. Trois personnes sur quatre qui empruntent cette autoroute sont des Lorrains, pour une part des habitants de la Meurthe-et-Moselle et de Nancy. Aujourd'hui, la sécurité de cette autoroute est prioritaire, parce qu'elle n'est plus au rendez-vous.

Par ailleurs, je crois que nous avons besoin, à l'heure de la grande région, à l'heure du rassemblement dans une même collectivité des Lorrains, des Champardennais et des Alsaciens, de défendre la vocation de corridor européen nord-sud, de la mer du Nord vers la Méditerranée, du Benelux vers l'arc méditerranéen, de notre région également. Il n'y a pas que l'A31, il y a l'A26, le sillon rhénan et le développement de l'axe Rhin-Rhône. Rester un axe d'échange est pour nous une priorité économique à l'échelle de l'Europe.

Enfin, je crois que nous avons besoin de regarder les choses de manière multimodale. Nous discutons aujourd'hui du routier, la priorité est la sécurité de cette autoroute et le développement de l'axe européen, mais je fais partie de ceux qui militent pour que l'on coordonne ce débat délicat du routier avec le sujet ferroviaire, mais ce n'est pas l'ordre du jour. En tous les cas, le sujet des débouchés sud reste posé. Il l'est sur la sécurisation autoroutière, il l'est aussi sur l'amélioration ferroviaire.

Finalement, nous vous reverrons, peut-être pas vous dans la même forme, mais nous verrons le sujet revenir sur la table grâce à vous, puisque je pense que nous ne sommes qu'au début des expertises et des contre-expertises.

En terminant mon propos, je salue l'arrivée du président du Conseil départemental qui s'assied à proximité du préfet de notre département.

Merci à toutes et à tous, bonne soirée.

Michel MORIN, président de la CPDP

Merci Monsieur le Maire.

Quelques mots pour vous exposer le déroulement de cette réunion que nous avons prévue un peu plus courte que les réunions habituelles, compte tenu du fait qu'il y a déjà eu énormément de débats.

Nous commencerons, comme c'est la tradition et l'obligation, par le rappel des principes du débat public. Puis, le maître d'ouvrage de la DREAL fera une présentation du projet autoroutier ; nous lui avons demandé une présentation plus rapide que d'habitude, car là encore, le sujet est bien connu.



Après quoi, la salle échangera avec le maître d'ouvrage. Je vous informe que Jean-Noël CHAPULUT, l'un des trois experts qui ont mené l'expertise complémentaire, est présent dans la salle. Si jamais il y avait des questions sur cette expertise complémentaire, il serait à même d'y répondre.

Puis, nous aurons un temps d'échange sur l'évaluation du débat. La Commission particulière vous donnera quelques chiffres sur les données quantitatives. Nous serons intéressés à avoir votre réaction et vos suggestions sur l'organisation du débat.

Le maître d'ouvrage de la DREAL Lorraine nous fera ensuite part des enseignements qu'elle a tirés de ce débat. Enfin, la Commission particulière, par la voix de Madame JEAN, vous fera part des principaux sujets que nous avons notés comme étant les plus importants pour les citoyens et citoyennes qui ont participé. Nous terminerons sur les suites du débat public.

Je donne maintenant la parole à Monsieur STIEVENARD qui va nous rappeler les principes du débat public.

Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP

C'est un rituel. Ceux d'entre vous qui nous ont suivis de réunion en réunion vont peut-être trouver cela répétitif, mais nous avons tenu à ce qu'à chaque fois, soient répétés les principes qui mènent nos débats.

Nous sommes à la onzième réunion, la douzième aura lieu demain.

Le débat public porte, depuis que nous l'avons démarré, sur l'opportunité du projet, sur ses trois objectifs (fluidité, sécurité, développement économique) et sur ses principales caractéristiques (tronçon après tronçon). Vous en avez eu la garantie, le débat se déroule en amont de la décision du maître d'ouvrage qui devra être prise trois mois après que nous ayons rendu nous-mêmes notre propre conclusion.

Notre Commission particulière est totalement indépendante. Elle n'a pas de lien avec le maître d'ouvrage. Nous n'avons même pas de lien particulier avec la Lorraine, ce qui est un gage de neutralité totale. Nous ne prenons pas position sur le projet. Les rares fois où vous nous avez entendus intervenir dans le débat, c'était pour en rappeler les principes et rappeler que toutes les paroles prononcées étaient entendues, enregistrées, relues et feraient partie de la conclusion finale au moment de la rédaction de la synthèse.

De ce point de vue, nous avons voulu travailler selon trois principes :

- La transparence des informations. Toutes les informations données par le maître d'ouvrage ou par l'un ou l'autre des partenaires qui se sont exprimés sont publiques. Elles figurent définitivement sur notre site et peuvent être consultées encore chaque jour.
- L'équivalence des prises de parole. Ce n'était pas une règle simple et je vous remercie de nous avoir aidés à la respecter presque parfaitement. Une minute pour poser une question, trois minutes pour prendre une position, l'ensemble faisant quatre minutes et la plupart des participants s'y sont tenus. C'est la garantie qu'il n'y a pas eu de captation de parole par l'un ou l'autre groupe, l'une ou l'autre personne.
- L'argumentation des échanges. Nous avons voulu que les échanges soient argumentés, qu'ils ne soient pas de simple propos de « Café du commerce ». De ce point de vue, le débat a pu apporter cette vérité. Chacun d'entre vous a eu à cœur d'argumenter ses prises de position.

Voilà quels furent nos principes, voilà quels sont ceux que nous répétons avant chaque débat.

Je vais donc passer la parole à la DREAL qui va nous refaire un résumé de ce projet que nous voyons séance après séance.

Yann LETROUBLON, chef de projet A31 bis — DREAL Lorraine

Merci. Je suis Yann LETROUBLON, en charge du projet A31 bis à la DREAL Lorraine. Je suis accompagné ce soir pour représenter le maître d'ouvrage par Emmanuelle GAY, directrice de la DREAL Lorraine, et par Samuel MEUNIER qui est directeur adjoint.

Je vais vous présenter brièvement le projet A31 bis en vous rappelant la situation actuelle, tout en faisant un point sur les autres modes de transport, pour ensuite décrire les principes du projet et les effets que nous en attendons.

Le sillon lorrain se situe au cœur d'un corridor de déplacements européens, avec une densité élevée de zones d'habitat et d'activité, la présence de grandes agglomérations et la proximité du Grand-Duché du Luxembourg. Ces spécificités impliquent



un trafic routier très important dans tout le sillon. Ce trafic, dont les volumes sont indiqués dans la diapositive, mêle du trafic local, du trafic de transit et du trafic d'échange. Il est en outre constitué d'une part importante de poids lourds, environ 10 000 chaque jour circulent sur l'autoroute, dont 55 % en transit dans l'aire d'étude.

Ces trafics élevés pour une 2x2 voies entraînent des conditions de circulation difficiles et qui vont continuer à se dégrader dans les années à venir.

Pour répondre à ces forts besoins en déplacement, le sillon lorrain possède néanmoins d'autres atouts que l'infrastructure autoroutière, notamment la Moselle navigable à grand gabarit du Nord lorrain jusqu'à l'ouest de Nancy, et la voie ferrée orientée nord-sud.

Je vais vous présenter rapidement quelques chiffres qui montrent que ces modes ont d'ores et déjà un rôle essentiel dans le transport de personnes et de marchandises.

Pour les marchandises, le fret ferroviaire transporte chaque jour l'équivalent de 1 000 à 1 500 poids lourds. L'autoroute ferroviaire qui relie Bettembourg (Luxembourg) à Perpignan (sud de la France), dont le principe est de charger les remorques de camion sur les trains, réalise quatre allers-retours par jour. L'année dernière, elle a permis le transport de 64 000 poids lourds, par voie ferrée donc plutôt que sur l'infrastructure autoroutière.

Le projet A31 bis prend d'ailleurs en compte la poursuite du développement de cette autoroute ferroviaire qui va bientôt passer à six allers-retours par jour.

Pour la voie d'eau, une ligne de transport de conteneurs a été récemment ouverte sur la Moselle, ce qui permet d'en transporter environ 5 000 en une année.

Le projet prend également en compte le projet de plateforme multimodale qui combine la voie d'eau, la voie ferrée et le mode routier, pour des capacités pouvant théoriquement aller à un traitement de 50 000 à 100 000 conteneurs par an.

En ce qui concerne le mode routier, je vous rappelle que ce sont 10 000 poids lourds qui circulent chaque jour sur l'A31, soit environ 2,5 millions en une année. Indiscutablement, cela reste le mode le plus utilisé pour le transport de marchandises.

Néanmoins, et c'est un point essentiel, il y a bien une complémentarité de ces trois modes qui possèdent les atouts et les contraintes faisant que chacun trouve sa pertinence en fonction de la nature des marchandises transportées, de leur origine et de leur destination.

Pour le transport de voyageurs, ce sont 65 000 usagers qui utilisent quotidiennement le TER en Lorraine. Le TER a d'ailleurs bénéficié d'investissements importants ces dix dernières années, près de 600 M€, avec une augmentation de la fréquentation de plus de 50 % entre 2002 et 2009. L'augmentation de l'offre de transport par TER se poursuit encore avec la mise en place du cadencement et des travaux conséquents en gare et sur les nœuds ferroviaires. À titre d'exemple sur le trajet Thionville-Luxembourg, où la demande est la plus forte, ce sont 2 700 places en heure de pointe aujourd'hui et ce seront 4 000 demain, soit une augmentation de plus de 50 %.

Dans le projet A31 bis, nous avons retenu un scénario volontariste qui prend comme hypothèse un doublement de la demande actuelle, en considérant les aménagements et investissements réalisés pour pouvoir y répondre.

En ce qui concerne le covoiturage, les enquêtes de déplacement montrent que cela représente une part de 5 % dans les déplacements routiers. Nous avons également retenu un scénario volontariste sur ce mode, avec une part de 15 % dans l'horizon futur.

Les bus sont un mode de transport important dans le sillon lorrain et dans toute la Lorraine. Par exemple, pour la ligne transfrontalière la plus utilisée, il s'agit de 1 million de voyageurs par an. Sur la ligne Toul-Nancy, il s'agit de 500 000 voyageurs et de 126 000 voyageurs sur la ligne Metz-Thionville.

Toujours à titre de comparaison, sur l'A31, ce sont 500 000 usagers quotidiennement, soit environ 150 000 millions par an.

Pour conclure sur les autres modes de transport, la Lorraine bénéficie d'offres complémentaires qui permettent de répondre en partie aux besoins de déplacement.

De plus, des projets ambitieux sont en cours de développement pour le transport de marchandises et pour le transport de personnes. Toutefois, la réponse de ces projets à la saturation de l'A31 reste partielle, d'où le projet d'aménagement autoroutier porté par l'État, permettant d'améliorer les conditions de déplacement des Lorrains et d'accompagner le développement économique du sillon.

Les objectifs du projet A31 bis sont de :



- réduire la congestion sur l'A31, en améliorant les conditions de circulation et en garantissant les temps de parcours ;
- améliorer la sécurité des usagers et des agents, en réduisant le nombre d'accidents et surtout leur gravité ;
- accompagner le développement économique, en améliorant la desserte du territoire et les échanges entre les agglomérations et l'ensemble du sillon lorrain.

Le projet A31 bis permet d'assurer la continuité d'un itinéraire global de 115 kilomètres qui dessert la Lorraine selon un axe nord-sud, en cherchant à limiter les impacts sur les milieux humains, agricoles et naturels.

Les principes du projet sont d'élargir à 2x3 voies l'A31, ce qui permet de limiter les impacts et d'améliorer la situation environnementale sur l'autoroute actuelle, et ce, en la requalifiant *via* les protections sonores, l'assainissement routier ou le rétablissement des continuités écologiques.

L'idée est aussi de réaliser des tronçons neufs en 2x2 voies, en veillant à optimiser les tracés pour éviter au maximum les impacts de la nouvelle infrastructure.

Ce projet qui permet de conforter un itinéraire de 115 kilomètres comprend 90 kilomètres d'aménagement. Il a un coût global estimé entre 1,1 et 1,4 M d'€.

Un enjeu fort de l'A31 bis est sa réalisation avant la saturation complète de l'axe, d'où un équilibre à trouver entre les modalités de financement, que ce soit sur fonds publics ou par la contribution des usagers.

Ces modalités ont une incidence sur les délais de réalisation, c'est pourquoi trois scénarios ont été étudiés avec des délais de mise en service de l'ensemble de l'itinéraire assez contrastés.

Le premier scénario a été appelé concession réduite, avec une contribution publique d'environ 900 M€ que vous voyez schématisé sur la gauche. Cela implique, au rythme des dotations budgétaires actuelles, une mise en service prévisionnelle de l'ensemble de l'itinéraire environ 20 ans après la déclaration d'utilité publique.

Le deuxième scénario dit concession partielle, schéma du milieu, a une contribution publique d'environ 500 M€ et une mise en service de l'ensemble de l'itinéraire estimée à 10 ans après la déclaration d'utilité publique.

Pour le scénario dit concession étendue, schéma de droite, la contribution publique est à hauteur de 300 M€, pour une mise en service de l'ensemble de l'itinéraire estimée à six ans après la déclaration d'utilité publique.

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

En ce qui concerne les sections concédées, les montants des péages sont adaptés pour limiter les reports d'utilisateurs sur le réseau secondaire. Pour les tracés neufs, ce sont les valeurs moyennes usuelles des péages en France qui ont été retenues. Pour l'aménagement sur place au nord de Thionville, il s'agit de la moitié par rapport à la valeur moyenne. Pour l'aménagement sur place entre Nancy et Metz, il s'agit du quart par rapport à la valeur moyenne, soit un trajet estimé à environ 1 € HT.

Ces valeurs de péage permettent d'avoir une autoroute attractive, même lorsqu'elle est concédée, ce qui permet de soulager le réseau secondaire qui est peu adapté à d'importants volumes de trafic.

Les effets attendus du projet sont alors une amélioration des conditions de circulation, avec une diminution de la congestion sur l'ensemble de l'axe et une fiabilisation des temps de parcours que vous voyez illustrés sur la carte.

Ce projet aura comme bénéfice d'améliorer la fluidité des déplacements et donc, des temps de parcours. Il aura également comme bénéfice d'augmenter la sécurité pour l'utilisateur et pour les agents qui interviennent sur l'infrastructure, que ce soit les agents d'exploitation, les forces de l'ordre ou les dépanneurs. L'idée est aussi de remettre à niveau l'A31 actuelle du point de vue de l'environnement, et enfin d'améliorer le niveau de desserte du territoire, ce qui participe ainsi à l'attractivité du sillon lorrain.

Pour terminer la présentation du projet A31 bis, je voudrais préciser que cette étape du débat qui se termine ouvre un processus de concertation dans la durée. À l'issue du débat, 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 des éléments portés au débat. Sur la base de cette décision, le maître d'ouvrage poursuivra les études et les démarches de concertation et de consultation jusqu'à l'enquête publique du projet.

Je vous remercie pour votre attention.



Michel MORIN, président de la CPDP

Merci Monsieur LETROUBLON. Je vais ajouter quelques mots quant à l'expertise complémentaire.

Vous savez qu'une expertise complémentaire a été demandée sur le triangle Toul-Dieulouard-Nancy. Elle a été acceptée par la Commission nationale du débat public et confiée à trois experts : Messieurs DETERNE, CHAPULUT et PEREZ. Cette expertise complémentaire a été remise à l'extrême fin du mois d'août, mise en ligne le 2 septembre et présentée ici même à Nancy lors d'une réunion publique le 10 septembre.

Je veux rappeler très rapidement les conclusions de cette expertise, je parle sous le contrôle de Monsieur CHAPULUT ici présent.

Un, les projections de trafic effectuées par le maître d'ouvrage dans son projet sont globalement acceptables.

Deux, les experts demandent que soient installés un observatoire des trafics et des procédures dans la région de Nancy et de Toul ; observatoire auquel les citoyens seraient associés.

Trois, les experts recommandent une approche mesurée et par étape des aménagements. Sur les deux aménagements en débat, en ce qui concerne l'aménagement sur place à 2x3 voies entre Toul et Dieulouard par l'A31 existante, l'élargissement de l'A31 existante, les experts considèrent que cela est techniquement réalisable et serait de nature à résoudre le problème de la fluidité à long terme. En même temps, ils disent que cet aménagement comporterait de très forts inconvénients en ce qui concerne le coût, la durée des travaux, la gêne occasionnée pendant ces travaux. Ils ne recommandent donc pas un élargissement à 2x3 voies de l'A31 sur place à caractéristique autoroutière normale.

En ce qui concerne le barreau neuf à 2x2 voies entre Toul et Dieulouard, les experts considèrent qu'il est pour l'instant prématuré, compte tenu du fait que le trafic prévisible n'est pas au rendez-vous de ce que serait quelque chose de rentable. Il est donc prématuré, parce que surdimensionné, ce qui nécessite une contribution publique extrêmement importante.

Les experts recommandent donc une approche par étape. En ce qui concerne l'A31 actuelle, ils proposent d'en augmenter la capacité par quelques aménagements ponctuels, notamment au droit de Maxéville, là où c'est topographiquement très compliqué, en faisant une plateforme minimum et en utilisant la bande d'arrêt d'urgence, ainsi qu'un certain nombre d'autres petits aménagements.

Toujours sur cette portion entre Toul et Dieulouard par l'agglomération Nancéienne, ils proposent de mettre en place une gestion dynamique des flux pour augmenter la capacité, avec éventuellement des limitations de vitesse et aussi un contrôle d'accès à certaines heures.

Enfin, toujours sur cette partie, les experts ne sont pas partisans de mettre à 2x3 voies la partie Bouxières-Dieulouard.

S'agissant du barreau neuf Toul-Dieulouard, les experts considèrent qu'il est pour le moins prématuré et ne sont pas partisans de le décider maintenant. Là encore, ils proposent des aménagements par étape. Il s'agit d'abord d'aménagements légers sur ce qu'ils appellent les itinéraires de contournement, c'est-à-dire notamment la RD 611, aménagements qui pourraient être nécessaires avec les travaux sur le viaduc de Dieulouard.

Ils proposent ensuite de réaliser à moyen terme un barreau à deux voies entre Toul et Dieulouard, avec la possibilité si le trafic le rend nécessaire d'installer à long terme un barreau à 2x2 voies.

Voilà les principales conclusions de l'étude de l'expertise complémentaire.

Je vais maintenant donner la parole à la salle pour que vous puissiez débattre, si possible en apportant des éléments nouveaux par rapport à tout ce que nous avons dit au cours des 10 précédentes réunions. Je crois que l'on me demande la parole là-bas, je sais qu'une association souhaite déposer une pétition. Si elle veut le faire qu'elle le fasse maintenant.

Luc FERRETI, président de l'Association du toulais pour la préservation du cadre de vie (ATPCV)

Nous ne voulons pas monopoliser le débat toute suite, mais simplement remercier Monsieur MORIN pour nous avoir permis de prendre la parole et déposer symboliquement cette pétition, pour encore une fois montrer que les citoyens, tous ensemble, peuvent faire avancer des choses. Aujourd'hui, ils sont présents ici. Une forte représentation du bassin toulais, mais qui ne représente pas seulement les habitants du bassin toulais. Nous sommes là aussi pour expliquer que l'intérêt de tous est convergent et que les intérêts partisans des uns et des autres n'ont rien à faire dans les discussions d'un projet qui concerne le futur, mais qui nous concerne aussi directement aujourd'hui.

Je remercie la commission.



J'ai oublié de préciser que cette pétition est à transmettre à Madame la Ministre de l'Écologie.

Michel MORIN, président de la CPDP

Cette pétition sera bien sûr versée au dossier, figurera sur le site et nous en ferons état dans notre compte-rendu.

(Applaudissements)

J'ouvre donc le débat avec, comme l'a rappelé Jean-Michel STIEVENARD, une minute pour poser une question et trois minutes pour émettre un avis.

Kristell JUVEN, présidente de la Communauté de communes du Toulais

Je vais rebondir puisque les citoyens du Toulais et les associations citoyennes se sont exprimés et ont présenté un cahier d'acteurs tout récent, avec les élus du Grand Toulais, la communauté de communes d'Hazelle-en-Haye — Jean-Pierre COUTEAU est présent et pourra compléter mon propos —, la communauté de communes du Pays de Colombey et du Sud Toulais, le maire de Toul, le député Dominique POTIER.

Nous avons travaillé avec les associations citoyennes qui sont venues déposer les pétitions.

Vous dire ce soir que les élus du Toulais saluent la richesse et la qualité du débat, tout d'abord en interne sur notre territoire. Les citoyens que vous avez vus sont des citoyens éclairés et experts, qui nous ont vraiment aidés dans l'avancée du débat. Nous avons eu ce débat avec les autres territoires concernés sur le Sud nancéien, sur l'aire urbaine nancéienne et aussi avec le Département.

Nous voulions saluer l'expertise complémentaire qui a été acceptée par la CNDP et qui a pu ouvrir de nouveaux horizons.

Pour résumer notre position aujourd'hui, au regard de cette expertise complémentaire, nous voyons bien qu'un scénario s'efface, c'est celui d'un barreau concédé 2x2 voies autoroutières entre Toul et Dieulouard, qui laisserait une infrastructure A31 entre Toul et Nancy vieillissante, abandonnée à ses problèmes environnementaux. Aujourd'hui, s'ouvre à nous collectivement un nouveau faisceau de solutions, dans une logique de développement durable, de réalisme financier et de prise en compte globale des enjeux de mobilité.

Je vais ajouter rapidement quelques points par rapport à ce faisceau de solutions.

Au niveau de la prévision des flux, nous rejoignons complètement l'expertise complémentaire dans la nécessité d'un observatoire du trafic. Nous continuons de croire que l'hypothèse basse qui a été présentée par le CEREMA est une limite haute de prévision.

Au niveau du cadre géographique, l'expertise complémentaire, en plus de traiter des flux nord-sud, ouvre la problématique est-ouest. Il y a tout un tas de solutions à trouver autour de la distribution entre l'A31, la N4, la N330, en intégrant les fonctions de rocade nancéienne notamment, au-delà de l'échangeur origine. Les Toulais ont pleinement conscience de la problématique de l'engorgement de Nancy qui est la nôtre.

Au niveau de la multimodalité et de la régulation dynamique du trafic, nous trouvons que c'était une solution intéressante que d'ouvrir une troisième voie sur le tronçon entre Toul-est et Laxou pour du transport collectif en site propre, dédiée au bus donc, et également l'aménagement d'aires de covoiturage. Nous pensons que cela ne serait pas à même de créer un appel d'air comme cela a pu être présenté dans l'expertise complémentaire. Nous pensons que cela ne contribuera pas à l'étalement urbain ou au report modal des transports en commun vers l'autoroute, si cette troisième voie était dédiée.

S'il y a un aménagement routier entre Toul et Dieulouard, celui-ci doit se faire sur la RD611. Il suppose un niveau d'équipement adapté et une attention très particulière aux abords de ces deux villes, ainsi qu'aux forts impacts sur les communes voisines.

Enfin, au niveau des mises aux normes environnementales et des aménagements prévus sur l'A31 actuelle, nous considérons que c'est un préalable.

Nous pensons également qu'une recherche d'harmonisation fiscale et tarifaire des pays frontaliers est à trouver.

Voici pour ce bouquet de solutions, nous restons confiants et vigilants, nous restons surtout ouverts. Nous pensons que l'on peut trouver les bonnes solutions en lien avec l'Etat et le maître d'ouvrage et avec l'ensemble des partenaires du sud lorrain.

Merci.



(Applaudissements)

Thierry LEDRICH

Bonsoir, je parlerai en mon nom même si je connais bien le métier des travaux publics.

Je voudrais réagir. Je trouve que l'on parle trop souvent des problèmes écologiques et autres, en oubliant peut-être un peu trop l'intérêt socio-économique de cette infrastructure.

Aujourd'hui et depuis plus de 20 ans, beaucoup de monde attend une évolution de cette infrastructure. Plusieurs fois a été réaffirmé l'intérêt pour la région de cette grande infrastructure. Je crois qu'il ne faut pas rater l'occasion de pouvoir la mettre en œuvre, après les quelques échecs des années passées.

Le point important dans ce contexte budgétaire assez fermé est d'en assurer tout d'abord le financement. J'entends le débat sur le tronçon Toul-Dieulouard, et nous sommes en train de dérouler le tapis rouge au futur échec de ce projet. Je m'explique. Ce barreau, s'il est réalisé, fera faire une économie de l'ordre de 10 à 15 kilomètres à la plupart des usagers. Cette économie, même si elle est soumise à péage, sera un choix assumé par les différents usagers, puisqu'ils feront des économies de temps, de carburant, que ce soit à titre individuel ou au titre des transporteurs.

Dans cette solution existante de barreau Toul-Dieulouard, nous aurions un financement assuré qui paierait plus de la moitié du coût d'investissement et qui ferait qu'au final, la contribution publique, c'est-à-dire l'argent de tous, serait probablement inférieure à 200 M€.

On oppose à cette solution-là une première solution d'élargissement à 2x3 voies qui coûtera beaucoup plus cher. J'ai lu dans un premier temps des montants de l'ordre de 600 M€, qui congestionnerait toute la circulation sur Nancy et qui poserait un certain nombre de problèmes. En alternative, on propose enfin une solution d'aménagements successifs, par petites touches, avec des promesses sur la gestion dynamique du trafic ; solution qui, de toute façon, n'apportera pas l'intérêt socio-économique qui consiste à rétrécir et à raccourcir les transports, ni à donner du temps et donc de la productivité, du pouvoir d'achat aux particuliers sur cet itinéraire.

Dans le même état d'esprit, au nord, sur le tronçon entre Thionville et Luxembourg, on se demande aussi s'il faut ou pas un péage. Encore une fois, lorsqu'on connaît les entrepreneurs et les usagers qui l'utilisent quotidiennement, on sait qu'ils sont tous prêts sans exception à payer un ou deux euros par jour pour aller travailler et gagner une heure.

Je crois qu'aujourd'hui, il faut...

(Brouhaha)

Je parle des usagers. Je crois qu'il faut absolument écouter les usagers, d'autant plus qu'ils sont prêts à payer. Cela correspondra à une économie de la collectivité qui permettra autant d'économies dans les différents impôts.

Prenons en compte l'intérêt socio-économique du projet, mettons en place les mesures qui permettront de lancer effectivement et rapidement ce projet qui, s'il est mené dans ces conditions-là, pourra j'espère être mis en service en 2025 ou en tout cas avant 2030.

Je vous remercie.

(Applaudissements)

Michel MORIN, président de la CPDP

Monsieur le président du Conseil départemental.

Mathieu KLEIN, président du Conseil départemental

Je voudrais remercier toutes celles et tous ceux qui ont depuis de nombreux mois consacré du temps à ce projet, que ce soit du côté de la CNDP, du côté des participants aux réunions publiques, du côté des associations, du côté de la DREAL et des experts indépendants, bref tous ceux qui nous ont permis de nous forger une opinion. Une opinion probablement aujourd'hui plus construite et plus nuancée qu'elle ne le fût. Qui dit plus construit et plus nuancé, dit d'abord déterminé.



Il y a une chose que je voudrais affirmer avant toute autre considération, c'est que le pire de la conclusion de ce débat, car ce n'est pas le premier sur l'A31, l'A31 bis et A32, serait qu'il ne se passe rien. Le pire serait que pour les acteurs lorrains, au sens large du terme, l'absence d'unité donne un prétexte à ne pas agir. C'est d'abord contre ce risque et cette tentative, aujourd'hui plus écartés qu'ils ne le furent un temps, que je voudrais m'élever.

Il faut agir, il faut trouver les voies et les moyens de la décongestion de l'A31. Il faut faciliter la vie de ces usagers et en premier lieu des Lorrains qui se rendent de leur domicile à leur travail.

Le Conseil départemental a délibéré à de nombreuses reprises depuis plusieurs années sur la question de l'A31 bis. Récemment encore, la contribution du Département a été apportée à l'ouverture du débat.

D'abord, réaffirmer que nous devons chercher toutes les alternatives à la voiture individuelle, cela a été exprimé tout à l'heure. Quel que soit le scénario retenu, il doit prendre en compte le niveau le plus élevé des estimations d'alternative à la voiture individuelle, c'est un préalable. Cette considération sur les enjeux écologiques, les acteurs du Toulouais l'ont rappelé encore à l'instant, est une considération que nous devons prendre en compte dans toutes nos politiques publiques, particulièrement dans un investissement de cette nature.

Ensuite, il faut une harmonisation tarifaire à l'échelle de l'Union européenne. Il faut un financement européen pour cette infrastructure. Tout le monde ici est réaliste et connaît la situation des comptes publics et connaît la capacité que l'État aura à investir en son nom propre. Il faut, de ce point de vue, que nous mobilisions d'autres financements, car il ne s'agit pas seulement d'un enjeu français, c'est évident du côté du Luxembourg, y compris d'autres pays qui, pour leur trafic commercial ou touristique, utilisent cette infrastructure. L'enjeu européen est évident.

Il faut élargir la question de la distribution du trafic, comme cela a été évoqué entre l'A31, la N4 et la N330, et notamment toutes les contraintes que cela pose au niveau de l'échangeur origine.

Il faut que nous intégrions dans le débat la problématique de la section qui fait fonction de rocade nancéenne de l'A31 et de la A330, jusqu'au raccordement de la N57.

Sur la question de l'axe Toul-Dieulouard, j'entends bien l'argument qui consiste à dire que, quelle que soit la solution proposée d'un barreau à 2x2 voies, elle est contestée par beaucoup, elle a été écartée par les experts indépendants de l'étude complémentaire et quoi qu'il arrive, elle est trop tardive. Cette solution intervient après que la majorité des problèmes se soit posée. Il faut trouver aujourd'hui des solutions rapides.

J'entends que certains le considèrent comme abandonné, d'autres le considèrent comme reporté *sine die*. Mon souci n'est pas ce qui va se passer dans 30 ou 40 ans, même si cela participe de la réflexion, c'est ce qui doit intervenir dans 10 à 20 ans. Quelle est la bonne solution ? Les 2x1 voies réaménagées autour de la RD611 respectent-elles l'enjeu écologique autant que ce que nous souhaiterions ?

J'ai retenu deux raisons qui écartent le barreau Toul-Dieulouard concédé. Il s'agit d'un équipement surdimensionné par rapport à son utilisation et par rapport aux impacts écologiques insupportables pour le territoire.

Je veux que nous vérifiions, avant de nous lancer bille en tête, que l'aménagement de la RD611 sur site va résoudre la question, ce que je veux bien croire au niveau de la capacité d'accueil du nombre de véhicules par jour, l'empreinte écologique d'un projet de ce type sera effectivement moins nuisible que celui d'une 2x2 voies concédée.

Il faut l'intégrer dans notre réflexion. En répondant à la question de l'empreinte écologique, il faudra répondre à la question du phasage.

En tout cas, sur l'axe Toul-Dieulouard, il faut agir. Je ne suis pas technicien, en revanche, je suis comptable des intérêts des utilisateurs de cet équipement, comme vous toutes et vous tous, et je suis convaincu qu'il faut agir.

Ce sera ma conclusion, il faut également travailler à l'échéance de 2025 sur les pénétrantes, sur lesquelles il est envisagé une mise à niveau globale, avec amortissement des mises aux normes environnementales et de sécurité compatibles notamment avec le classement en forêt de protection du Massif de Haye. Certains disent que c'est réglé, d'autres rétorquent que cela peut être problématique. Nous nous sommes battus pour ce classement, il faut évidemment que les aménagements aujourd'hui proposés, quel qu'ils soient, respectent scrupuleusement ce classement en forêt de protection. Sinon, il y aurait une véritable contradiction par rapport à nos engagements antérieurs.

Il faut aussi que nous prenions bien en compte l'idée de cette section qui fait fonction de rocade de Nancy, ce segment entre Nancy-centre et Laxou, pour laquelle est préconisée une mise à 2x3 voies à gabarit réduit sur l'emprise existante.



Voilà toutes les préconisations qui ne sont pas toujours des solutions techniques dans ma bouche, mais qui doivent se transformer en solutions techniques. Il faut que les acteurs lorrains globalement trouvent leur unité sur ce dossier, même après avoir contesté tout ou partie des préconisations initiales du maître d'ouvrage. Nous devons sortir par le haut, sinon nous savons, parce que nous avons l'expérience dans cette région d'équipements qui ne se voient pas réalisés, que nous risquerions là aussi de voir ce dossier enterré, ce qui serait la pire des solutions.

(Applaudissements)

Jean-Pierre COUTEAU, maire de Villey-Saint-Étienne

Je vais compléter le propos de Kristell JUVEN.

Il se dessine déjà des points de convergence. Il faut agir à l'aune de la COP21 et d'une philosophie du développement durable qui prend en compte à la fois la dimension socio-économique et la dimension environnementale. Tout cela peut faire un consensus.

Pourquoi ne sommes-nous pas en faveur de la solution du barreau Toul-Dieulouard ?

Il est effectivement très cher. S'il y a une concession, dans ce cas c'est la double peine, car on paye pour l'emprunter et on le paye dans la contribution de l'État au niveau des impôts

Il est trop dévastateur d'espaces naturels et agricoles. On entend toujours tout le monde dire qu'il faut savoir préserver les espaces naturels et agricoles. *Quid ?*

Et surtout, il est inefficace au regard de l'argent notamment public qui serait investi dans cette hypothèse. Cela a été dit et je me permets de le répéter, l'hypothèse basse qui consiste à capter un trafic nord-ouest nous paraît trop optimiste. Je laisserai les auteurs d'une remarquable étude sur le trafic vous faire la démonstration tout à l'heure que le problème n'est pas au nord-ouest, quant à l'origine des flux qui engorgent l'A31, mais il est au sud-est. Chacun le sait bien.

J'ai cru entendre, dans les différents dialogues que nous avons eus les uns avec les autres, que les élus nancéiens à une certaine époque disaient « mais c'est le barreau sud-est qu'il nous faut ».

Je ne sais pas s'il est temps de réinvestir cette hypothèse, mais vous le verrez bien, c'est du côté effectivement de l'A330 et de la N330 que le flux est le plus important et qu'y compris en respectant les chiffres que vous nous donnez, c'est là où il va augmenter considérablement.

Pour autant, il faut agir. Quelles sont les positions et les propositions ?

Kristell JUVEN nous a dit tout à l'heure qu'elles étaient multiples. Je compléterai simplement sur le fait que la troisième voie, nouvelle ou existante, porte deux hypothèses que les techniciens et spécialistes seront à même d'étudier : soit une voie dédiée au fret routier, soit une voie dédiée à tout ce qui est confort collectif (bus, covoiturage) qui doit faire l'objet d'une plus grande efficacité.

Il faut assortir la solution de certaines modalités si l'on veut réussir, y compris dans l'hypothèse de la troisième voie.

On l'a dit dit aussi — je le répète encore, mais à force de répéter, peut-être que ça viendra — il faut une harmonisation à défaut d'une écotaxe. Chacun sait que l'axe médian européen penche plutôt du côté de l'Allemagne, de l'Autriche et de la Suisse. Comme par hasard, ces pays-là savent se protéger. Tout revient donc sur l'Alsace-Lorraine.

Quand on dit harmonisation en termes de flux, en termes de fiscalité, je pense qu'il y a à voir.

Pourtant, avec un peu plus de modalités incitatives, je pense que l'on peut encore améliorer le rapport modal, tant sur le ferroviaire que sur le fluvial. André ROSSINOT, qui est là, plaide depuis longtemps pour cette fameuse hypothèse fluviale de Moselle-Saône. J'ignore si on la verra un jour, mais elle fait partie des éléments qui mériteraient d'être explorés plus avant.

Vous me permettrez de dire en conclusion qu'il y a encore quelque temps, on évoquait le Grenelle et le bon sens. Aujourd'hui, on peut faire appel à la COP21 — c'est d'actualité — et au-delà du bon sens, à un chiffrage qui permet d'augurer dans l'échange d'autres hypothèses que celles que nous propose le maître d'ouvrage.

Merci de votre écoute.

(Applaudissements)

Michel MORIN, président de la CPDP



Monsieur le président vous avez demandé la parole ?

André ROSSINOT, président de la communauté urbaine du Grand Nancy

Merci Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs. Je n'ai pas pu participer à toutes les réunions, mais à chaque fois, nous étions présents ou représentés, nous avons suivi les débats de très près. Nous avons d'ailleurs délibéré avant l'été sur le projet et nous vous avons transmis la délibération du Grand Nancy.

Je voudrais à cet état du débat, après ce temps parcouru, face à la qualité des travaux, reprendre ce que Laurent HÉNART a dit à l'entrée de son propos. En effet, les temps sont longs dans les réalisations. Lorsque nous nous comparons à ce qui se passe en Alsace, dans la vallée du Rhin et en Champagne-Ardenne, nous voyons que nous sommes aujourd'hui le sillon médian fragile sur le plan autoroutier. En matière ferroviaire, les choses ne sont pas exceptionnelles. Sur le plan fluvial, des chiffres positifs ont été cités tout à l'heure. Cela dit, j'indique que Seine-Nord va se faire et c'est une très bonne réalisation, mais avec un taux de subvention de l'Europe de 40 %.

Sur le sillon lorrain, sur la voie routière comme sur le reste, nous avons légitimement besoin à la fois du soutien de l'État et du soutien profond de l'Europe, puisque 40 % ce n'est pas rien sur des travaux. Le plan Juncker est aujourd'hui en état de marche, soyons très attentifs.

Quand je vois les projections de réalisation, je ne suis pas certain d'avoir l'occasion d'inaugurer un jour un tronçon. Ces temps longs sont déraisonnables par rapport au temps déjà passé. Je sais que pour le TGV Est, entre la proposition de François MITTERRAND en 1983 et Paris-Strasbourg qui s'achèvera en 2016, le temps est long, mais les travaux sont considérables et sans commune mesure avec ce qui nous attend.

Sur ces phases-là, il faut faire, il faut avancer. Le temps prolongé peut être utile, mais il arrive un moment où il faut savoir prendre une décision. Je crois que le moment est venu. Il y a eu beaucoup de débats, beaucoup d'études. D'ailleurs, les remarques que j'apporte au débat seront évoquées le 2 octobre, certes après la fin du dernier débat, mais je vous les transmets aujourd'hui par le Conseil de communauté urbaine qui a intégré le fil des débats et qui souhaite s'exprimer que ce soit envers la Commission du débat ce soir ou avec l'Etat dans un deuxième temps.

S'agissant du phasage et des nouvelles propositions émises, cela m'amène à faire quelques questionnements.

Un phasage du barreau Toul-Dieulouard à deux voies est-il compatible avec la continuité de l'itinéraire autoroutier recherché sur l'A31 bis de Gye à Luxembourg ? Quel serait le statut de ce barreau à deux voies ? Une autoroute ? Une voie express *a minima* qui interdit de fait la circulation locale difficile ?

Phaser à deux voies une autoroute nécessite de séparer les flux de circulation pour en faire une 2x1 voie, modèle Saint-Dizier que l'on connaît bien dans la région. Ce phasage reporterait le trafic sur l'A31 actuelle et rouvre le débat de sa capacité à le supporter. D'autant plus que le réseau autoroutier de Nancy – A31, A33, A330 – supporte déjà le trafic est-ouest et sa croissance.

Je rappelle d'ailleurs la difficulté pour le Grand Nancy, avec ses échangeurs et ses entrées d'agglomération sur lesquelles il est difficile de faire des travaux. L'étude sur ces travaux nous a été refusée.

En conclusion, je pense que le modèle économique concessif du barreau Toul-Dieulouard à 2x2 voies doit être expertisé à fond, en le comparant au modèle économique non concessif à deux voies. Cela pose la question du financement public et de ce point de vue, il faut avancer.

Il faut que l'Etat exprime sa position sur les conditions de sécurité, de circulation et d'exploitation sur le statut des voies d'intervention d'urgence, une 2x1 voie ou une 2x3 voies. Quoi qu'il en soit, il ne sera pas possible de s'affranchir de l'amélioration de l'A31.

La question des connexions à Gye sur une autoroute à 2x2 voies et à Dieulouard sur une autoroute à 2x3 voies d'un barreau Toul-Dieulouard réduit à deux voies n'est pas traitée ? Quel sera l'itinéraire facilité ? Le barreau ou l'A31 actuelle sur Nancy ?

Enfin, il nous faut rouvrir de ce fait toutes les études sur le devenir du réseau autoroutier de l'agglomération de Nancy et de tous les échangeurs pour tous les trafics nord-sud et est-ouest, car nous supportons non seulement le nord-sud, mais aussi l'est-ouest. Il est donc difficile de se prononcer sans ces éléments pour avoir une approche globale de ce projet d'infrastructure de transport dans ce qui reste – j'insiste – un corridor européen nord-sud concerné en premier chef et complété progressivement par la voie d'eau et le fluvial.



Nous ne sommes pas sur n'importe quel projet, nous sommes sur un corridor européen, nous pouvons faire appel à l'Europe, mais nous devons respecter les choix stratégiques de l'Europe.

Je vous remercie.

(Applaudissements)

Michel MORIN, président de la CPDP

Qui veut prendre la parole ? Monsieur.

Jean-Claude FAUQUETTE - Président de l'association pour l'avenir de Rosières), Rosières-en-Haye

Je suis le président de l'association des habitants de Rosières et des villages qui nous entourent.

Je ne vais pas revenir sur ce que Monsieur COUTEAU a dit tout à l'heure sur les enjeux environnementaux. Nous avons aussi parlé d'enjeux sociaux. Je pense en particulier aux effets notables sur la vie des riverains.

L'absurdité des perspectives économiques : qui dans cette salle peut croire ou veut nous faire croire à des retombées économiques dès lors que le barreau Toul-Dieulouard, on en parle beaucoup, serait essentiellement dédié à des camions qui font le plein au Luxembourg d'un côté et en Espagne de l'autre côté ?

En revanche, nous croyons, pour l'avoir vécu, aux retombées que sont le bruit, les particules, les gaz à effet de serre. Bref, le syndrome des abords des périphériques.

Quant à la facture, je passe, parce que cela a été évoqué. Quel gâchis ! La France est dans un état tel que des centaines de millions d'euros, voire milliards, seraient utiles pour bien d'autres actions. Depuis quelques jours Bercy cherche un milliard d'euros, nous pouvons sans doute les aider.

Les estimations du trafic entre Gye et Dieulouard sont surdimensionnées. La commission qui s'est réunie l'a bien montré, en particulier sur la dimension est-ouest.

Nous avons mené des travaux sérieux et nos experts le démontreront en temps utile, à chaque fois que nous serons en recours.

Enfin, une remarque. On parle de la COP21, je n'y fais pas trop mention, parce qu'au-delà des grandes déclarations, je ne sais pas ce qu'il en sera du tout carbone, même masqué, ou si nous verrons, nous ou nos enfants et petits-enfants, la mise en œuvre de solutions alternatives.

Mesdames et messieurs, je crois que le vrai problème ce soir n'est pas là. Certes, il y a la question de la pollution sur l'agglomération nancéienne. Nous la vivons tous, en particulier en ces mois de juillet et août. En habitant à l'extérieur de Nancy et en y venant quasi quotidiennement, je constate que l'une des causes de pollution est peut-être due grandement aux bouchons dans les entrées et sorties de Nancy, ainsi que dans Nancy elle-même au moins autant qu'en périphérique.

Non le problème, il est là. Je m'adresserai à la DREAL, je connais cet organisme de près. Madame, messieurs, je m'adresse à vous directement ce soir. Nous vous attendons. Vous avez le drapeau français sur vos présentations et effectivement, vous êtes au service de l'État. Permettez-moi dans un jeu de mots rapide de vous rappeler que ce soir, l'État, c'est nous.

Pour le cas où vous ne vous en seriez pas aperçus, il y a beaucoup plus de monde ce soir que la fois dernière et encore que la fois d'avant. Vous avez face à vous pour l'instant, contre vous peut-être ultérieurement, des gens déterminés, intelligents, qui portent des analyses et des argumentations étayées et fondées.

Alors, s'il vous plaît, nous attendons avec impatience votre rapport de février. Je vous le dis, nous serons comptables devant notre population des résultats de nos multiples participations au débat public.

(Applaudissements)

Michel MORIN, président de la CPDP

Nous allons encore entendre une ou deux questions, mais nous avons un ordre du jour chargé. Ou bien excusez-moi, mais limitez le temps de parole, sinon nous n'y arriverons pas. Je crois que nous connaissons la position d'un certain nombre de



personnes. Je viens de recevoir une pétition avec beaucoup de signataires. Ce n'est pas la peine que chacun des signataires se répète, nous l'avons.

Éric WALTHER - COP21, Villey-Saint-Étienne

Nous sommes plusieurs à avoir travaillé sur le dossier pendant des centaines d'heures depuis six mois, sur la géographie de la circulation, sur le trafic, etc. Nous constatons que tous les élus se sont fixés sur l'engorgement de l'A31 entre Nancy et la frontière sans se demander d'où venaient les flux, sans s'intéresser vraiment à la géographie de la circulation.

J'entends les termes de grand corridor européen, de grand projet pour le sillon lorrain.

Au péage de Gye, il y a moins de circulation que sur la N44 qu'à Châlons-en-Champagne, sur la N4 à Vitry-le-François, que dans la traversée de Saint-Dizier ou que sur l'arrivée de la N4 à Toul.

Au péage de Gye, il y a moins de trafic que sur la N330 à Lunéville, sur la N4 à Sarrebourg, sur la N59 à Saint-Dié, sur la N57 à Épinal et moins que sur la N19 à Vesoul. Je dis bien Vesoul.

L'A31 n'est pas le démon perçu comme tel dans les imaginaires depuis des années.

Nous avons ressorti un vieux dossier en l'état, qui date de 1996-1999, sans aucune réflexion sur les modifications de flux. La N4 supporte plus de trafic à Toul lorsque le flux arrive de Gye. Sur la N4 arrivent 6 000 poids lourds, soit presque deux fois plus qu'au péage de Gye.

L'A31 entre Toul et Nancy, c'est 54 % des poids lourds qui arrivent de la N4 et 30 % du péage de Gye. Un tiers des véhicules légers arrivent de la N4, un quart viennent de Gye. Le péage de Gye est en dormance depuis près de 17 ans, c'est quand même un signe.

L'A33 = 13 000 poids lourds et 64 000 véhicules, ce qui en fait l'un des axes les plus chargés de France. L'A33 supporte quatre fois plus de trafic que l'A31 au péage de Gye.

L'A33, c'est 60 % des poids lourds à Champigneulle, soit un tiers des véhicules, contre un cinquième des véhicules qui arrivent de Toul.

Un barreau non rentable, disent les experts. On peut se demander pourquoi dans ces conditions. Des experts qui précisent que même si le barreau se faisait un jour, il faudrait faire quelque chose pour Nancy.

En observant les chiffres de nos amis de la DREAL, le trafic à l'entrée de Nancy après travaux, si travaux se faisaient, serait le même qu'aujourd'hui. Si les travaux se faisaient, la circulation à Champigneulle serait en hausse de 4 %. C'est assez surprenant. Personne ne s'inquiète de la pertinence du projet.

À l'horizon 2030 dans l'hypothèse basse, une augmentation du trafic de 24 % sur l'A33 et de 42 % sur la N4. Une A33 qui va s'engouffrer dans Champigneulle, parce que personne n'a étudié ces flux-là. Qui s'est intéressé à ces flux ? Qui s'est intéressé à la géographie de la circulation, à part les citoyens ?

La Banane bleue, la mégapole européenne, la Baltique, la vallée du Danube, le flux d'Île-de-France vers l'Europe, est-ce que ça parle à quelqu'un ?

Voilà la réalité des flux. Ces flux, la cartographie de la DIR Est le prouve : les flux sont dans cet axe. Avec ce projet, le sillon lorrain s'écarte des flux et lui ouvre les portes de l'Europe de l'Est, de l'Europe en général. Le flux est vers le sud-est, vers l'est, tout cela est oublié, focalisés que vous êtes sur l'imaginaire de l'A31 au péage de Gye.

Il y a deux sud, et vous avez choisi le mauvais.

Qui a regardé tout cela à part les citoyens ?

Messieurs les élus, ouvrez un peu les yeux. Nous avons adressé à la Région, au Département, à la CUGN, au SCOT des documents dans lesquels la conclusion est « Le Toulinois détruit, Nancy oublié ». On l'a crié.

Détruire un endroit pour devoir en détruire un autre à l'avenir, c'est de l'argent public « foutu par les fenêtres ». Aucune responsabilité à l'égard de nos enfants qui se débrouilleront avec ça. Mais nous, Toulinois, devons-nous être victimes de ce manque de réflexion des décideurs dont les compétences sont limitées à une étape et qui ont relancé un dossier vieux de 17 ans, dormant, en l'état, comme si rien n'avait changé ?

Dans ce contexte, nous, Toulinois, considérons que ce projet n'est pas opportun, qu'il a été décidé de façon inadaptée à la réalité, qu'il ne prend pas du tout en compte le trafic nord-sud-ouest, qu'il ne répond en rien à la problématique posée.



Maintenant... J'ai bientôt fini, Monsieur MORIN.

Michel MORIN, président de la CPDP

Vous avez beaucoup eu la parole, je vous demande de conclure.

Éric WALTHER - COP21, Villey-Saint-Étienne

Je conclus, Monsieur MORIN.

Pour régler un problème de crue, je ne crois pas qu'on détourne le petit ruisseau en amont, mais le flux le plus massif.

Je n'ai pas le temps de terminer, mais tant pis.

(Applaudissements)

Michel MORIN, président de la CPDP

Je prends encore une question, après nous passerons à la suite du débat.

Jean-Marc DUSSAULX

Bonjour, Jean-Marc DUSSAULX. Par rapport à votre présentation au début, un détail sur les autres modes de transport. Vous avez parlé des voies navigables avec 5 000 conteneurs, pouvant monter jusqu'à 50 à 100 000. Je me demande comment de 5 000, on peut monter jusqu'à 50 à 100 000. C'est une augmentation gigantesque. Les camions auront du mal à se reporter sur le fluvial, sauf si on les y contraint.

Par exemple, si on fait un péage entre Luxembourg et Dijon ou entre Metz et Nancy, où les camions paieraient 1/10 du prix que coûte le transport par conteneur, on leur donnerait un coupon permettant un trajet gratuit au bout de 10. Le chauffeur est obligé d'attendre deux heures de repos quand il fait un certain nombre de kilomètres, il pourrait alors faire ces heures de repos sur le fluvial avec son conteneur. Ou pas. Le conteneur peut se déplacer avec ou sans le routier.

Je ne vois pas comment augmenter par 20. Même des augmentations de 10 % par an, il faudrait des décennies. Or, nous ne sommes même pas à 1 % d'augmentation par an. Ce sont des augmentations ridicules actuellement.

Comment pensez-vous faire pour que les conteneurs et les camions utilisent les voies navigables ?

Michel MORIN, président de la CPDP

La DREAL a-t-elle un mot en réponse ?

Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL Lorraine

Le projet auquel vous faites référence est le projet d'aménagement de ports multimodaux, trois ports le long de la rivière Moselle, aménagés à grand gabarit. L'objectif est justement, par le développement de la multimodalité, en connectant à la fois la voie fluviale, la voie ferroviaire et la voie routière de permettre le report d'un certain nombre de trafics qui, par nature, sont potentiellement transférables sur le fluvial, c'est-à-dire plutôt des flux massifiés.

Dans le cadre de la mise en place de ces trois plateformes multimodales, dont le financement a débuté dans le cadre du précédent CPER et dont l'aménagement doit se poursuivre, des études ont été menées sur le potentiel de développement de ces plateformes et les chiffres repris dans le dossier sont ceux issus de ces études qui peuvent être consultées en ligne.

Michel MORIN, président de la CPDP



Merci. Qui avait demandé la parole ? Une dame en rouge, Monsieur le Député, puis nous arrêterons provisoirement pour enchaîner avec la suite de l'ordre du jour.

Anne WALTHER, Villey-Saint-Étienne

Bonjour, c'était juste pour faire une petite remarque au monsieur de devant qui était sûr et certain que tout le monde serait prêt à payer pour utiliser ce barreau. Je veux simplement donner un exemple qui ne se situe pas dans notre région, mais à côté de Vichy.

Il se trouve qu'il y a un tronçon correspondant à peu près au nôtre, 14 kilomètres, qui part de Bellerive-sur-Allier pour rejoindre l'A71. Ce tronçon de 14 kilomètres permet de ne pas traverser quatre villages limités à 50 km/h, sur une route à 90 km/h, avec des radars, des gendarmes, etc. Bellerive-sur-Allier avait demandé un contournement parce que trop de camions passaient dans le village.

A été inauguré début 2015 un tronçon qui commence après le village de Bellerive-sur-Allier, les camions et les voitures continuent donc à le traverser. Le tronçon coûte exactement 1 € par véhicule léger, 4 € par véhicule lourd, et ce, pour 14 kilomètres. Ma collègue qui habite Clermont-Ferrand et qui l'a pris était ravie, parce que sur ce tronçon, il n'y avait personne. Les camions et les voitures continuent à passer par les villages malgré la perte de temps.

Je pense que des exemples comme celui-là, il y en a ailleurs en France. Je vous avais dit la dernière fois à Nancy que l'on avait fait une erreur sur l'A4 et qu'il serait bien de ne pas recommencer. Réfléchissons ensemble, soyons intelligents ensemble, c'est ainsi que j'avais conclu la dernière fois.

Je voudrais revenir aussi sur les temps de parole. Je veux bien que certaines personnes aient pris la parole. Messieurs ROSSINOT et KLEIN ont dépassé les six minutes, avec tout le respect que je leur dois. Ils en avaient tout à fait le droit, mais on a appelé ça un débat public et je pense que tant les élus que le « petit peuple » ont tous le droit au même temps de parole et au même respect de parole.

Je n'ai pris que deux minutes et je vous remercie.

(Applaudissements)

Michel MORIN, président de la CPDP

Vous avez raison, Madame, il n'y a pas de « petit peuple ». Il n'y a qu'un peuple composé de citoyens.

Dominique POTIER, député de Meurthe-et-Moselle

Je vais tout d'abord saluer le débat public. Je l'avais dit il y a 15 jours, c'est une formidable démonstration de démocratie. La mobilisation des citoyens, le passage d'intuitions citoyennes à des hypothèses de travail formulées par des experts grâce à la contre-expertise. On a toujours dit qu'il fallait mieux deux mois de bons débats et de contre-expertises pour clore des années de malentendu et de guerre de positions.

Je suis témoin d'un Toulouais qui a su passer d'une opposition à l'A31 bis à une proposition alternative et qui a pu bâtir cette proposition alternative dans le dialogue. Un dialogue dont j'ai vu des témoignages encore trop timides, me semble-t-il, au niveau du Grand Nancy, au niveau de nos partenaires du Département, mais des vraies ouvertures qui étaient encore impossibles il y a quelques mois.

Désormais, nous considérons que ce barreau autoroutier tel qu'il a été programmé est une mauvaise réponse à un vrai problème. À la place de cette mauvaise solution, coûteuse, à l'impact environnemental et au résultat fonctionnel terriblement pauvre, il nous faut opposer un faisceau de solutions qu'il nous reste à bâtir ensemble.

C'est tout à fait à notre portée, je milite pour ces propositions toulouaises qui ont été consolidées par la contre-expertise, pour que l'on puisse mobiliser des mesures très précises sur les trafics, que l'on puisse réviser les cadres. Il nous faut sortir du cadre nord-sud au droit de l'agglomération nancéienne, pour dorénavant considérer un triangle nord-sud-ouest qui nous permette de prendre en compte la réalité des flux est-ouest tels que nous les mesurons de plus en plus aujourd'hui et en tendance prospective.



Je vous invite à militer ensemble pour la réussite de ce Projet Grand Régional et à le faire avec une nouvelle intelligence, celle d'une réussite du sud de la Lorraine, d'une réussite métropolitaine.

Le pire serait un barreau inutile et coûteux à côté d'une infrastructure vieillissante et polluante. Il nous faut reconsidérer les solutions. Il nous faut mobiliser l'argent de l'État au service de ce grand projet des mobilités du XXI^e siècle. Le débat public y aura largement concouru, je voulais vous en remercier.

(Applaudissements)

Michel MORIN, président de la CPDP

Y a-t-il encore des demandes de parole ? Il y a deux demandes. Je vais vous demander de synthétiser votre propos, parce qu'on peut dire en 1 minute 30 parfois la même chose qu'en 10 minutes, à condition de savoir bien ce qu'on veut dire.

Bertrand DELECOURT, Chaudeney-sur-Moselle

Le maître d'ouvrage espère en hypothèse basse 15 000 véhicules par jour sur le barreau Gye-Dieulouard, dont 5 200 poids lourds en 2030. Nous n'avons pas pu rentrer dans son logiciel, nous avons en revanche essayé de savoir sur quels chiffres de trafic il se basait pour alimenter son modèle.

L'un des poids névralgiques est l'échangeur origine, l'échangeur de Laxou. On s'est donc intéressé à cet échangeur pour connaître la répartition des flux au niveau de cet échangeur et pour évaluer le nombre de véhicules potentiellement intéressés par le barreau.

On a posé une question à la DREAL. Le maître d'ouvrage nous a fourni des résultats : un tiers des véhicules se dirigent vers l'A33 Brabois, un tiers plus vers l'A31 Metz, un tiers moins vers Nancy centre. Intuitivement, je pense que beaucoup d'utilisateurs ici savent que ce n'est pas la réalité et que le flux vers l'A31 nord n'est pas prépondérant.

Comme aurait pu le dire Élise LUCET dans son émission « Cash Investigation », nous avons donc décidé de remonter la piste des chiffres de la DREAL ! À défaut de pouvoir vérifier cette répartition, nous avons essayé de savoir si ces chiffres étaient plausibles.

Malheureusement, pour les véhicules légers, il nous manque des données sur certaines bretelles.

Pour les poids lourds, la situation est bien plus simple. Ceux qui empruntent la bretelle vers Laxou, l'échangeur 19 vers Gentilly, représentent une quantité peu significative, si on fait une première approximation, soit environ 200 poids lourds sur les 5 500 par voie selon le maître d'ouvrage.

Nous avons demandé et obtenu tous les chiffres du trafic, de toutes les boucles de comptage, sur plus de 10 ans. Pour ma démonstration, j'utiliserai uniquement les chiffres de 2014, à la boucle des Baraques sur l'A31 ouest, à Gentilly sur l'A31 nord et à Clairlieu sur l'A33.

Rassurez-vous, je ne vais pas vous embêter avec des chiffres. Cela se résume, pour les plus anciens, à un problème de robinet et de baignoire. Pour les plus jeunes, à de simples équations à quatre inconnues. Le système n'admet pas une, mais une infinité de solutions. Si on fixe un des chiffres, on en déduit les trois autres. On a donc décidé de raisonner par l'absurde, en prenant l'un des chiffres du maître d'ouvrage.

Si on estime que les 2 383 poids lourds qu'on nous vend, qui passent de l'A31 ouest vers l'A33, le maître d'ouvrage calcule 2 523 poids lourds qui vont de l'A33 vers l'A31 ouest. Alors que le calcul arithmétique ou mathématique donne 4 306, soit plus de 70 % d'erreur. La solution de la DREAL est donc impossible. Impossible donc de savoir quel est le flux qui monte vers le nord.

Pour essayer de faire coïncider ces chiffres, on peut essayer d'inverser les flux entre l'A31 nord et l'A33. On suppose que la DREAL s'est trompée et que c'est involontaire. Si elle s'est trompée pour les poids lourds, elle a certainement fait la même erreur pour les VL. On voit donc que le flux A33 est prépondérant pour alimenter l'A31 nord et inversement, l'A31 ouest alimente majoritairement l'A33 et non l'A31 nord. Cela conforte notre impression initiale sur la répartition des flux au droit de l'échangeur origine.



Pour conclure, ce débat public qui ne devait être qu'une formalité pour le maître d'ouvrage, malheureusement, les Toulois l'ont fait basculer. Celui-ci s'est transformé pour vous en Bérézina : dossier mauvais qui, basé sur des hypothèses et des chiffres faux, ne répond pas à aucune des problématiques.

Vous avez été démasqué, non seulement au travers des contributions des habitants, mais aussi par les experts : proposition d'aménagement surdimensionnée et contradictoire, rentabilité plus que douteuse. En bref, un projet mal maîtrisé et qui ne tient pas la route. Un comble ! Merci.

(Applaudissements)

Michel MORIN, président de la CPDP

Nous allons poursuivre l'ordre du jour, je donne la parole à la DREAL pour qu'elle nous fasse part des enseignements du débat

Emmanuelle GAY, directrice de la DREAL Lorraine

Merci Monsieur le Président. Bonsoir, avant de démarrer, je vais préciser le cadre de cette intervention.

Comme Monsieur le Président vient de l'indiquer, je vais essayer de restituer les éléments-clés que nous avons retenus à l'issue des interventions et des séances successives de débat. En revanche, mon intervention ne portera pas à ce stade sur les conclusions que l'État maître d'ouvrage peut tirer de ces éléments d'échange et de débat. Nous sommes aujourd'hui dans un retour à chaud sur les séances de débat et sur les éléments d'expertise. Viendra ensuite un temps pour la Commission particulière du débat public afin qu'elle se prononce sur les conclusions qu'elle en tire, et ensuite un temps pour l'État maître d'ouvrage pour dire quelle suite il envisage de donner.

Ces temps-là sont définis par les éléments qui règlent l'organisation du débat public et de ses suites, nous ne sommes pas encore dans ce temps-là, mon retour sera donc plus factuel sur les grands éléments que nous avons entendus et repris au fil de l'histoire de ces séances d'échange.

S'agissant des grands points de retour sur les enseignements généraux et les apports du débat public, des éléments sont ressortis tout au long des réunions sur la réalité du sillon lorrain, sur l'importance des déplacements effectués sur l'ensemble du sillon et sur l'urgence d'apporter des solutions et d'intervenir sur cet axe majeur nord-sud. Cela a été redit ce soir, une attente a été exprimée pour l'intervention et l'action sur ce sillon.

Nous faisons un retour global même si les expressions ont pu être différenciées sur le linéaire du tracé. Ce que je vais mentionner ensuite concerne un peu plus des expressions que nous avons entendues sur les secteurs nord, mais qui valent pour l'ensemble du linéaire.

Est appelée une coordination forte avec les projets portés par le Grand-Duché du Luxembourg sur son territoire et avec les acteurs des autres modes, tant ferroviaires que fluviaux, SNCF et VNF ; une coordination traduite par des interventions conjointes et par des réponses communes à un certain nombre de questions, notamment lors des séances consacrées aux enjeux d'intermodalité et d'équilibre de la réponse entre les différents modes.

Dans les points convergents, on peut noter une diversité des publics qui ont pu s'exprimer et exprimer des avis diversifiés sur le projet, ainsi que l'émergence d'un dialogue ouvert entre les intervenants ; le terme a été utilisé tout à l'heure.

Un point est pour nous ressorti de façon marquée, à savoir un projet complexe de par sa nature. Nous avons vu la diversité des modes et des usages présents sur le sillon, des territoires avec une aire d'étude très vaste, des problématiques et des attentes finalement différenciées selon les territoires du nord au sud, cela participe des enjeux à prendre en compte et à traiter à l'issue du débat.

Sur les points de partage, même s'il y a évidemment des différences d'appréciation, un certain nombre d'éléments sont revenus de façon récurrente :

- le constat de la saturation et de la difficulté pour les utilisateurs de cet axe autoroutier aujourd'hui ;
- les problématiques posées par les reports sur les réseaux adjacents et, cela a été évoqué à maintes reprises ce soir, les dysfonctionnements d'un certain nombre d'échangeurs et leur saturation ;
- l'urgence à trouver une solution également ;



- la nécessité de la remise à niveau environnementale de l'infrastructure existante, pour laquelle le projet est une occasion d'assurer cette remise à niveau ;
- la nécessité de bien prendre en compte l'ensemble des impacts de l'infrastructure sur l'environnement humain, agricole et naturel dans la logique que porte le ministère en matière d'évitement des impacts et de réduction/compensation quand ils existent ;
- la nécessité de poursuivre le développement des autres modes de transport complémentaires à la route, ferroviaires et fluviaux, tant pour les voyageurs que pour le fret, et la nécessité que nous avons présentée dans le projet et que nous avons dû réexpliquer en réponse à certaines questions sur l'intégration du projet dans un ensemble de projets pas uniquement routiers, tel que c'est aujourd'hui le cas ;
- l'intérêt d'explorer une exploitation multimodale sur le secteur nord, compte tenu de ses spécificités en matière du poids du trajet domicile-travail notamment.

Sont ressorties des thématiques complexes à appréhender et des sujets qui font débat, nous en avons vu un certain nombre ce soir.

Il s'agit d'abord des études de trafic, avec des données très riches qui existent pour se projeter sur des simulations à échéance de moyen terme 2030, avec ou sans infrastructure, avec des modélisations nécessaires, des hypothèses basées sur les retours d'expérience et sur les analyses, des hypothèses sur le comportement des poids lourds face aux péages, ainsi que les effets sur le réseau adjacent, etc. Sur ces études, l'ensemble des éléments a été mis à disposition de l'ensemble des acteurs. Ces études sont basées sur des éléments de connaissance bien établis et sérieux dans les premières expertises, dans les échanges aussi avec la contre-expertise, et dans les points de vérification que l'on a pu faire à l'occasion des questions posées, nous avons confirmé ces études de trafic. Il n'empêche que, par définition, et on le constate lors de chaque débat de ce type, elles font partie des points de questionnement.

Il s'agit aussi de la diversité des usages et notamment une place importante des poids lourds. Nous en avons souligné l'importance, mais pour autant, il n'y a pas que le sujet des poids lourds. Une appréciation juste est à trouver sur ce registre.

Dans les points qui ont beaucoup suscité d'échange, il y a le fait que le projet n'est pas conçu tout seul, indépendamment des autres modes. Il est conçu en tenant compte des reports que l'on souhaite sur les autres modes ; autres modes qui sont accompagnés dans les CPER antérieurs, avec des projets encore en cours de réalisation, et à venir à travers les prochaines opérations soutenues dans le CPER. On a bien un projet qui s'inscrit dans un ensemble, mais sur lequel il y avait un enjeu de restitution et de compréhension sur cet ensemble.

Quant aux impacts environnementaux du projet, les limites de l'étape actuelle, dans la mesure où même si nous avons réalisé des études très importantes sur l'état initial de l'environnement et sur les premiers éléments d'appréciation des enjeux, nous en sommes encore à un stade amont et non à un stade d'étude d'impact avec des questions sur les impacts précis de chaque tracé.

Sur les sujets qui font débat, un certain nombre concernant la partie sud du tracé ont été exprimés ce soir. Il y a bien évidemment, comme sur tout projet routier, la question de l'opportunité du projet en tant que tel. Ainsi, le report modal ou la limitation des déplacements ne pourraient-ils pas être la bonne réponse aux difficultés constatées ?

Par ailleurs vient le sujet, et c'est ici le lieu de l'expression privilégiée, du barreau Gye-Dieulouard, qui est perçu différemment selon les territoires et qui a fait l'objet d'une demande d'expertise complémentaire dont Monsieur MORIN a rappelé les éléments sur lesquels je reviendrai rapidement tout à l'heure.

Il y a la question du mode de financement avec l'équilibre à trouver entre contribution publique, contribution des utilisateurs et la question corrélée des délais de réalisation ; le financement public étant limité dans son flux annuel.

D'autres sujets concernent plus le nord du territoire, avec la question de l'utilisation de la rocade sud de Metz pour le transit, ainsi que le choix de tracé sur le secteur de Florange avec la question de l'utilisation de l'emplacement réservé.

Dans ce contexte, des propositions ont été émises sur le tracé au fil des discussions et de l'expertise.

Il y a donc une proposition de variante au nord, avec la question de l'élargissement de l'A31 depuis Toul en lieu et place du barreau. Il y a eu des questions sur l'échangeur du barreau Gye-Dieulouard, sur la requalification de la rocade sud de Metz, et encore au nord, une demande d'élargissement de l'A31.



S'agissant des résultats de l'expertise complémentaire, les éléments que nous avons relus concernent d'une part des projections de trafic qui ont été jugées conformes aux règles de l'art, confirmant la nécessité d'intervention pour améliorer l'offre aux horizons 2030.

Vous vous souvenez de la question posée initialement, « peut-on élargir et considérer cela comme une réponse définitive ? ». Élargir à 2x3 voies le contournement de Nancy en considérant que c'est une solution qui se suffit à elle-même en gestion long terme, nous avons retenu sur ce point qu'au regard des nuisances, contraintes techniques et éléments de coût et de fonctionnalité, cette perspective était considérée comme très difficilement envisageable comme solution durable et unique.

Je reviens aussi à la question « ce barreau répond-il à un besoin fonctionnel ? Peut-il fonctionner pour alléger le trafic qui, aujourd'hui et demain sans projet, passe sur Nancy ? » En effet, le barreau pourrait fonctionner et allégerait le trafic, mais il est considéré comme trop optimiste dans son échéance de mise en œuvre et peut-être trop précoce dans sa mise en œuvre si les délais affichés sont tenus par rapport au volume de trafic, au sens où ce barreau ne serait pas « saturé » dès sa mise en service.

Sur les propositions complémentaires et sur lesquelles l'objectif de mon intervention n'est pas d'avoir un positionnement immédiat, mais bien d'évoquer les questions qui peuvent mériter étude par la suite, il s'agit d'abord de la mise en place d'un observatoire des déplacements et une gestion échéancée des interventions sur la traversée/contournement de Nancy.

Il est proposé un aménagement de court terme de l'A31 avec un élargissement à 2x3 voies à profil réduit, sans bande d'arrêt d'urgence, avec des voies réduites et une vitesse nécessairement limitée à 70 km/h, ainsi que des mesures d'exploitation corrélées (contrôles, fermeture d'accès aux échangeurs, gestion dynamique des vitesses et des affectations de voies). C'est un ensemble de mesures de gestion court terme, fondé sur un fonctionnement très différent de l'infrastructure par rapport à celle qui est connue aujourd'hui, notamment dans les fonctionnalités qu'elle rend.

Il est proposé à moyen terme d'aménager un barreau Toul-Dieulouard à caractéristiques réduites (2x1 voie), avec potentiellement un élargissement à long terme.

Sur ces questions, nous ne sommes pas dans une réaction à chaud et définitive. Dans les points d'étude et d'approfondissement qui semblent nécessaires pour aller au-delà, se pose la question de la sécurité des usagers et des intervenants sur une infrastructure aménagée de façon assez drastique (suppression des bandes d'arrêt d'urgence, voies réduites).

Se pose aussi la question des effets des régulations sur le réseau secondaire, puisqu'on ne peut pas considérer l'infrastructure seule et les fermetures d'accès ont des impacts directs sur le réseau secondaire.

Enfin, la question de l'appréciation en avantages comparés d'une 2x1 par rapport à une 2x2 entre Toul et Dieulouard nécessite d'examiner tant les impacts comparés des deux infrastructures que les gains attendus d'un phasage de cette nature, en termes de délai de réalisation ou de coût de réalisation au global et à long terme pour les pouvoirs publics.

Aujourd'hui, ce n'est pas le moment où le maître d'ouvrage se prononce sur les suites qu'il peut donner au débat. Il y a bien le temps pour que la commission (Commission particulière et Commission nationale) s'exprime en bilan et en compte-rendu. Puis il y aura le temps du maître d'ouvrage sur la poursuite ou non du projet sur ce secteur et sur ce sillon. Si c'est le cas, les conditions de cette poursuite se basent tant en termes d'études à mener sur tout ou partie des perspectives ouvertes lors du débat, qu'en termes de concertation avec des modalités qui ne s'arrêtent pas au débat, mais qui se poursuivent et s'approfondissent au fur et à mesure de la continuation des études et de la conception du projet si, encore une fois, la décision ministérielle va dans le sens de la poursuite de la démarche.

(Applaudissements)

Michel MORIN, président de la CPDP

Merci Madame la Directrice. Nous allons maintenant passer à une phase concernant le débat lui-même, sa forme, ce que vous en pensez et les suggestions que vous pouvez nous donner.

Je vais d'abord donner la parole à Madame JEAN qui va nous donner quelques chiffres.



Christine JEAN, membre de la CPDP

Merci Monsieur le Président, et bonsoir. Avant de vous donner quelques chiffres, je vais rapidement rappeler des éléments sur l'organisation et sur le déroulement du débat, puisque nous aurons après un petit temps sur l'évaluation de celui-ci, si vous avez des critiques à faire sur ce qui s'est passé.

S'agissant de la participation au débat public, la Commission particulière du débat public prépare celui-ci en menant un certain nombre d'entretiens préalables, en définissant le calendrier et les modalités. Avant même le début du débat, un site Internet dédié a permis de faire des propositions thématiques soumises au débat. Puis, il y a eu tout un travail d'échange et de relecture du dossier du maître d'ouvrage produit par celui-ci, pour s'assurer qu'il était le plus complet et le plus transparent possible.

Le travail de la CPDCP a été mené avec l'appui d'un secrétariat général et d'une assistance pour la préparation et la mise en œuvre des décisions, ainsi que la circulation de l'information.

Par ailleurs, un certain nombre d'outils avaient été mis en œuvre pour vous informer et pour permettre ce débat. Des documents ont été produits par le maître d'ouvrage, ils étaient consultables sur le site Internet. D'autres documents ont été produits par la CPDP. Les dépliants, les affiches et tracts pouvaient être commandés et diffusés. De plus, le site Internet permettait d'avoir accès aux archives des réunions publiques, sans compter Facebook et Twitter parmi les outils en ligne.

Si vous avez des remarques à faire à ce sujet, n'hésitez pas.

J'en arrive à l'objet de mon propos, c'est-à-dire le débat public en quelques chiffres.

Nous notons une forte participation à ce débat, par rapport à ce qui se passe dans d'autres situations analogues :

- 2 500 personnes réunies lors des 10 premières réunions publiques ;
- 445 Lorrains rencontrés lors des quatre débats mobiles ;
- 636 contributions en ligne, 146 commentaires ;
- 44 personnes ont participé aux deux ateliers thématiques (résultat plus mitigé) et 26 étudiants à un atelier spécifique ;
- 42 cahiers d'acteurs ont été rédigés (nous ne recevons plus rien après le 30 septembre) ;
- Plus de 7 000 visiteurs uniques (plus de 13 000 visites) sur le site Internet.

Ce qui est intéressant aussi, c'est la répartition des contributions sur le site Internet.

- 94 % des contributions proviennent de communes situées le long ou à proximité du projet A31 bis ;
- 6 % des contributions proviennent d'autres territoires.

Cela ne va sans doute pas vous étonner, mais c'est un élément important. En effet, si l'on considère les différents secteurs tout au long de l'itinéraire, nous observons qu'une grande majorité des contributions provient du secteur du Toulouais pour 43 %. Il s'agit ensuite : secteur messin, 21 % ; secteur thionvillois, 10 % ; secteur nancéen, 9 % ; secteur mussipontain, 6 % ; secteur luxembourgeois, 1 %.

Je vous remercie.

(Applaudissements)

Michel MORIN, président de la CPDP

Merci pour le rappel de ces informations. Avant d'en venir en conclusion aux premiers enseignements que la CPDP a tirés du débat, nous souhaitons ouvrir un temps d'échange sur la forme du débat. Jean-Michel STIEVENARD va venir ici pour animer ce temps de discussion.

Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP

À ce moment de la soirée, nous venons de vous rapporter comment le débat s'était déroulé. Nous sommes très intéressés par des retours, vous avez rempli à chaque fois des fiches d'évaluation, je vous remercie de continuer à le faire. Ce qui nous importe, c'est moins que vous nous disiez que c'était bien ou moins bien – quelques-uns se sont déjà exprimés sur ce thème



–, mais plutôt ce qui a manqué, là où nous avons raté l'écoute, quels moyens nous n'avons pas mis à la disposition du débat pour solliciter une prise de position différente. Vous pouvez vous prononcer là-dessus.

Sachant que le débat de fond est toujours ouvert jusqu'au 30 septembre, les prises de parole sont aussi possibles.

Qui souhaite prendre la parole ?

Jacqueline FONTAINE, conseillère régionale

Je voudrais répondre à Madame la Directrice de la DREAL qui disait qu'il y avait urgence à apporter des solutions à cause de l'importance des déplacements. Quelles sont les solutions à apporter ? Trois problèmes se posent face à ces nombreux déplacements : celui de la fluidité, celui de la qualité de l'air dont on a peu parlé, malgré un très bel exposé d'Air Lorraine, ainsi que celui du climat, qui reste complètement d'actualité et dont nous n'avons pas non plus parlé.

Un intervenant a souligné que l'on parlait beaucoup d'écologie et peu d'économie, je pense au contraire que nous avons beaucoup parlé d'économie et peu d'écologie. Le climat, c'est notre priorité à tous, nous sommes embarqués dans le même bateau. Si nous apportons de mauvaises réponses à des vrais problèmes, nous risquons de créer encore plus de problèmes.

Un tiers de la consommation d'énergie passe dans les transports. Un rapport de 2014 commandé par l'État relate que 95 % des émissions de gaz à effet de serre sont dues aux transports, et seulement 1,9 % pour le train. Certes, le train n'est pas le problème du jour, mais Vandières permettrait de résoudre certains problèmes d'engorgement sur la route.

À propos de la qualité de l'air, nous vivons une période d'explosion, d'épidémie des maladies chroniques. La Lorraine est une région particulièrement touchée, surtout au nord. La qualité de l'air, on ne peut pas s'en défendre, on est bien obligé de respirer l'air ambiant. Cela fait partie des réponses à apporter.

Il y a certainement des aménagements à faire pour plus de sécurité, pour fluidifier certains endroits, mais les experts qui nous ont fait un très bel exposé la semaine dernière nous ont plusieurs fois alertés en disant que plus de goudron amènerait plus de voitures. Est-ce vraiment ce que nous voulons ?

Oui, il faut apporter des solutions, il faut prendre des décisions, mais il me semble qu'il serait irresponsable, voire criminel, de prendre des décisions favorisant la présence de plus de voitures sur nos routes.

(Applaudissements)

Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP

Merci de votre prise de position. Vous l'entendrez tout à l'heure quand nous ferons les enseignements que nous-mêmes tirons du débat que les problèmes d'environnement, de qualité de l'air, de qualité de l'eau n'ont pas été du tout absents de ces réflexions. Nous les avons soigneusement enregistrées et elles feront partie de nos conclusions.

Monsieur ?

Jean-Luc RIGO, Nancy

Jean-Luc RIGO, Nancy. Juste une remarque sur le débat, j'ai posé deux questions sur le site Internet et j'ai eu le sentiment de recevoir des réponses « bateau » et convenues de la part de la DREAL. Je voudrais en profiter pour revenir sur un point concernant les émissions et les impacts sur l'environnement.

Le projet répond qu'il n'y aura aucun impact sur l'environnement, alors qu'il existe une loi sur la transition énergétique qui demande de diminuer les rejets. Or, le projet, lui, les maintient.

Les études exploratoires sur le multimodal sont encore à développer. Le projet est prématuré.

En plus, les évolutions en matière de coût de CO² ne restent pas celles que l'on pourrait espérer.

Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP

Vos appréciations sur les réponses, je vous les laisse, mais vous avez eu une réponse. Je dois dire et je leur rends hommage que la DREAL a travaillé très consciencieusement les réponses. Nous les avons un peu pressés pour qu'ils le fassent dans des



délais à peu près raisonnables. Il y a eu réponse à quasiment toutes les questions, je pense que vous pouvez en témoigner dans la salle. Qu'elles n'aient pas toutes le degré de précision nécessaire, dans ce cas-là il fallait faire comme certains d'entre vous, c'est-à-dire répéter la question et la repréciser, la réponse n'en aurait été que plus précise.

Luc FERRETI, président de l'Association du toulois pour la préservation du cadre de vie (ATPCV)

Bonsoir mesdames et messieurs les élus, ainsi que tous les citoyens présents. Je vois que beaucoup de gens partent, c'est un peu la démonstration de ce débat. Effectivement, par rapport au fond du débat, l'État a délégué la DREAL pour faire avancer le projet de l'A31 bis. Pour ce faire, elle a mis en place ce débat actuel qui se situe dans le CPDP.

Je vais aller plus loin dans mon analyse, que doit-on retenir de ce débat dont les résultats auront un impact considérable sur les réflexions des personnes, sur les habitants du Toulois et de la Lorraine en général ? Suivant ce qui va être dit, cela formatera les idées.

Quel sens peut-on donner à ce débat tant sur la forme que sur le fond ? Doit-on s'attarder sur la forme au détriment du fond, se fier aux effets de manche, s'abandonner aux fausses sécurités des procédures, plutôt que de se risquer à la vraie réflexion, à la vraie problématique que sont l'offre de circulation du sillon lorrain et l'axe nord-sud ?

L'Europe est en manque de cohérence sociale, ainsi que là où nous vivons, avec plusieurs centaines de milliers de Lorrains. Il faut une cohérence politique de l'Europe, une cohérence de notre politique de transport et une cohérence écologique en France.

Voilà le terrain où prospèrent les éléments du débat public. Débat public où l'on se congratule pour sa bonne tenue, pour la richesse de ses échanges, pour son indépendance. Alors que soient remerciés les membres de la CDDP et de la DREAL, les experts, les techniciens en tout genre qui prêchent la bonne parole du donneur d'ordre. Merci de nous avoir permis de dérouler notre banderole, merci de nous avoir écoutés, merci de nous avoir donné les arguments qui démontrent la nocivité de ce projet A31 bis.

Que représente ce projet ? L'intérêt des personnes ou l'intérêt des financiers ? L'intérêt des citoyens et des usagers ou l'intérêt des personnes responsables d'une politique à bout de souffle ? Dans cette histoire où les associations veulent prendre toute leur place, l'ATPCV reste en phase avec les intérêts des citoyens et des usagers. Elle respecte et prend en compte les difficultés des personnes qui empruntent cette route pour aller travailler. Elle respecte les habitants des zones urbaines qui ont des difficultés pour réintégrer leur domicile ou aller au travail. Elle respecte avant tout les personnes et elle entend tout mettre en œuvre pour préserver notre bien le plus précieux, notre santé.

Nous n'opposons pas les habitants du Grand Nancy à ceux de Toul, ni ceux du sillon mosellan à ceux du sillon Lorraine sud. Nous avons un intérêt commun : trouver des alternatives qui répondent au défi d'aujourd'hui, sans tomber dans la pensée unique du tout carbone, du tout autoroutier.

Le fond et la forme sont au centre de notre démarche pour avancer librement et positivement.

La forme : un débat où les gens s'expriment, des cahiers d'acteurs, des expressions écrites, des débats thématiques, un site Internet, des statistiques, des experts.

Le fond : un débat où la seule alternative est de débattre à l'intérieur d'un schéma préétabli, un schéma d'étude pour améliorer le flux du sillon lorrain n'ayant qu'un seul axiome, un appel d'offres pour mener les enquêtes et établir les statistiques qui échappent à la dépendance des membres de la CPDP.

Il faut rappeler que 2 000 participants au débat public ne représentent que 0,17 % de la population du sillon lorrain. L'ATPCV, avec un tel budget, aurait recueilli la majorité de ces propositions. Alors que faut-il en conclure ? Que cela a le goût du débat démocratique, la couleur de l'indépendance, mais que cela ressemble à un déni de démocratie. Cela s'appelle une politique de communication au service du donneur d'ordre, autrement dit du formatage.

Encore une fois, merci de nous avoir ouvert les yeux. Alors je le dis aux uns et aux autres, ne nous trompons pas de combat. Aujourd'hui, se décident les décisions de demain. Aujourd'hui, les citoyens et les élus ont une démarche commune à faire valoir. De l'audace et encore de l'audace. Rénover notre vieille maison commune ne se réduit pas à utiliser des matériaux défectueux.

L'intérêt socio-économique, c'est d'abord l'investissement dans la technologie innovante. Arrêtons les conflits, arrêtons les discours partisans. Il faut agir pour décongestionner l'A31, mais le projet de l'A31 bis ne résout rien. Monsieur COUTEAU, les élus du Toulois et notre association avancent d'autres alternatives. Nous sommes dans la marche du temps. Nous sommes



dans la réalité. La Conférence de Paris sur le réchauffement climatique nous donne raison. Mettre le doigt sur le projet A31 bis, c'est ne plus pouvoir revenir en arrière.

J'ai presque fini, comme ça, j'aurais eu le même temps que Monsieur ROSSINOT.

Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP

Vous avez tort de le prendre sur ce ton. Tout le monde a eu la parole en son temps.

Luc FERRETI, président de l'Association du toulouais pour la préservation du cadre de vie (ATPCV)

Il faut savoir prendre une décision. Le projet A31 bis et le barreau Toul-Dieulouard ne répondent pas aux difficultés dénoncées ici. Il faut améliorer l'A31, sécuriser cette voie et mettre en place une vraie politique du rail, une vraie politique du transport en commun.

En conclusion, je le dis pour tout le monde, il s'agit d'une action citoyenne relevant le défi de la démocratie participative. Merci.

(Applaudissements)

Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP

Votre prise de position sur l'A31 bis est enregistrée, elle fait partie des données du débat. Quant à votre appréciation sur la manière dont s'est établi le débat, elle est enregistrée aussi, je la trouve un peu sévère, mais c'est votre position.

Michel GROJEAN, Villey-Saint-Étienne

Je réagis par rapport au travail des contre-experts. En effet, ils n'ont pas du tout travaillé sur les cahiers complémentaires. Par exemple, le cahier complémentaire sur l'aménagement au droit de Maxéville (creusement de carrière) n'a pas du tout été analysé et étudié. Les différents intervenants des travaux publics ou des carrières disent que c'est très facile à faire, qu'il y en a pour six mois, et le problème est réglé. De plus, l'exploitation de la carrière paie une partie de la route en dessous. Je ne comprends pas.

Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP

Je pense que les experts ont analysé les documents qui étaient à leur disposition, vous auriez dû les interpellier.

D'autres questions ? Vous voyez que nous donnons la parole jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de demande de prise de position, c'est pourquoi je vous trouve un peu injuste quand vous comptez le temps donné à l'un et à l'autre.

Jean-Pierre COUTEAU, maire de Villey-Saint-Étienne

Je vais rebondir sur votre deuxième questionnaire — puisque j'ai pris la parole sur le fond — quant au débat public. Je serai très court. Je m'associe à tous les gens qui ont observé la qualité de ce débat public, du travail d'expertise et des échanges. Je pense que là-dessus, il n'y a rien à dire.

En revanche, que l'on soit élu, représentant de l'Etat, nous avons tous un autre challenge, c'est la confiance de nos citoyens. Rien ne serait pire que si de ce débat, il ne ressortait rien. Les acteurs du Toulouais n'ont pas forcément raison. La DREAL n'a pas forcément tort. Je pense que tout ce qui a été mis sur la table devra être étudié.

Je m'excuse, j'ai dû mal vous écouter Madame la Directrice, j'espère que la solution sortira de tous ces échanges, je ne dis pas que ce sera forcément un compromis, mais ce n'est pas toujours la meilleure solution.

Nous avons eu la chance d'avoir des élus et des citoyens qui ont argumenté leurs propos. J'espère que vous apporterez l'éclairage des techniciens que vous êtes sur l'analyse des flux qui a été donnée. L'attente de cette analyse me paraît légitime. Je vous remercie.



(Applaudissements)

Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP

Merci de votre avis. Je vous donne la garantie qu'en ce qui nous concerne, CPDP, nous analyserons la totalité des débats, non pour en faire une synthèse, mais pour les regarder de manière analytique, point par point. Même les points qui ont été posés une seule fois dans une réunion ici ou là seront repris. Par la suite, il conviendra au ministre de prendre la décision qui lui revient et nous en discuterons.

Madame la Directrice le disait tout à l'heure, si la réponse devait conclure à la continuation de travaux d'une manière ou d'une autre, il conviendra probablement d'ouvrir d'autres phases de concertation. Là-dessus, votre avis est encore possible. Certes, il y a la loi, les déclarations d'utilité publique, les interventions des uns et des autres qui sont déjà codifiées, mais lorsqu'on a fait un débat public de cette nature, de cette ampleur et de cette richesse, il serait bizarre de tout arrêter et de laisser les simples procédures réglementaires régler la suite du débat.

De ce point de vue, vous pouvez encore faire des propositions, nous sommes encore à l'écoute de celles-ci et nous sommes en capacité de les mettre en conclusion de notre rapport sur le débat.

Il y a encore une demande d'intervention et ensuite, si vous le voulez bien, nous ferons une synthèse de ce que nous avons entendu du débat. Ce sont les premiers éléments collationnés.

Francis VOGIN, adjoint au maire d'Essey-lès-Nancy

Bonsoir. Je vais répondre à votre question par rapport aux conclusions de ce débat. J'ai participé à un certain nombre d'ateliers et de réunions à Thionville, Pont-à-Mousson, Metz, Nancy, Toul. J'avais aussi dans ma jeunesse participé au débat public sur l'A32. L'A32 à l'époque concernait plus de fuseaux, il y avait donc plus de personnes. Là, on réduit le fuseau, et on voit bien que cela apporte de grosses difficultés dans le secteur du Toulousin et dans le secteur de Thionville.

Sur le fond, j'aurais encore des choses à dire, mais je les écrirai, notamment sur la classification de la D611 et ce que cela impose.

J'étais content que l'on évoque l'Europe, parce que c'est un sujet assez blâmé. En revanche, on réduit encore l'Europe à l'argent, ça me « gonfle » vraiment. L'Europe ne sert pas qu'à bénéficier de fonds européens, elle sert aussi à la construction européenne et à l'amitié entre les peuples. C'est mon premier « coup de gueule ».

Le deuxième est par rapport aux médias *low cost*. J'ai lu dans la presse un journaliste qui faisait la litanie des élus présents. Je m'en « fous », je suis un élu très local, mais il en oubliait certains, y compris au niveau départemental et régional, et pour le coup, ça gêne. Soit on fait la liste de tout le monde, soit on ne la fait pas.

L'autre point par rapport aux médias, et vous n'y êtes pour rien, j'aimerais bien que le débat soit à la télévision locale. Nous en avons les moyens techniques, il existe plusieurs chaînes locales en Lorraine, deux publiques/privées et une publique. Ce serait bien qu'elles viennent, non pas pour tourner des images pendant trois minutes avec un édile particulier, mais pour transmettre l'ensemble du débat et pour que les gens, à leur domicile, puissent le regarder. Maintenant avec la TNT, il y a plein de chaînes, étant donné leur qualité, je pense franchement qu'on pourrait le faire.

Le troisième « coup de gueule », c'est que la prochaine fois je viendrai à 20 h. Les grands élus viennent, font leur discours et s'en vont. Je ferai donc l'inverse, je viendrai quand ils auront terminé, je prendrai la parole et j'écouterai les citoyens de base. Ça m'agace.

(Applaudissements)

Merci.

Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP

Vous êtes un élu vous-même. Très franchement, puisque vous nous avez suivis dans plusieurs réunions, vous avez constaté qu'effectivement, nous avons assuré l'équilibre des prises de parole, les élus n'ont pas dominé et n'ont pas confisqué la parole.



Francis VOGIN, adjoint au maire d'Essey-lès-Nancy

C'est un « coup de gueule » vis-à-vis des élus. Ils viennent à l'introduction, ils viennent à la conclusion, ils font leur *speech* de six minutes.

Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP

Vous nous promettez des contributions écrites, vous y avez droit. Mais je vous préviens que c'est jusqu'au 30 septembre. Jusqu'à cette date, le site Internet est ouvert et peut recevoir vos contributions, elles feront partie du débat. Après, on peut toujours se parler, mais le débat sera clos.

J'ai l'impression qu'il n'y a plus d'intervention, nous allons donc partager les différents enseignements que nous avons tirés, les différents points que nous avons listés et qui méritent d'avoir notre observation au moment où nous allons écrire le rapport final.

Christine JEAN, membre de la CPDP

Sachant qu'il y a eu une première réunion de clôture avant l'expertise complémentaire, nous avons déjà présenté des premiers enseignements au mois de juin qui ne sont pas totalement différents. Je vais répéter ce que j'ai dit à l'époque, il ne s'agit pas du bilan ou du compte-rendu du débat, il s'agit de premiers enseignements sur ce que vous avez dit, sur ce que nous avons entendu, sachant que le compte-rendu comportera aussi ce qu'a dit le maître d'ouvrage, et proposera éventuellement des recommandations.

Je précise que les enseignements portent sur ce que vous avez dit du projet, pas sur ce que vous avez dit du débat.

Le premier point, c'est le ressenti d'un constat globalement partagé sur la nécessité d'améliorer la circulation sur cet axe autoroutier. Vous avez également beaucoup parlé des problèmes d'engorgement de l'A31. Sur ces questions sont apparues des divergences — que nous avons déjà notées dès juin — sur les solutions pour y remédier.

Cinq thématiques principales sont ressorties de vos interventions. Elles sont classées en fonction du nombre de contributions écrites sur Internet et en réunion publique. Cela ne contient pas les remarques des cahiers d'acteurs. Je tiens à souligner aussi que la qualité d'un débat ne tient pas uniquement au nombre d'interventions, mais aussi au fait de sortir des postures, d'argumenter, de profiter de l'information qui est donnée pour argumenter. C'est la qualité des arguments qui comptera dans la réalisation de notre rapport.

Par rapport à ce qui a été dit sur la place donnée à tel ou tel sujet, en fin de compte, c'est vous qui faites la qualité du débat, c'est vous qui déterminez cette place.

Le financement du projet A31 bis a suscité le plus de contributions (267). Ensuite, ce sont les débats sur les caractéristiques du projet (264). Les impacts sur l'environnement ont été largement traités (212). Les autres offres de transport arrivent plus bas (123), de même que le développement économique (118), mais cela dépend des acteurs qui sont intervenus, il ne s'agissait pas de la règle du jeu du débat fixée au départ.

S'agissant du financement, ce n'est sans doute pas le sujet qui a été le plus abordé lors des dernières réunions. Nous ne notons pas de grand changement par rapport à l'analyse établie en juin.

Des propositions ont été lancées pour le financement, accusant fortement les poids lourds sur l'engorgement de l'A31 et donc une demande de faire payer les poids lourds en transit *via* l'écotaxe régionale. Il a également été avancé l'idée d'une redevance pour l'utilisation de l'autoroute sous la forme d'une vignette. A été rappelée aujourd'hui la demande de solliciter des financements européens. Le Grand-duché du Luxembourg est considéré comme devant participer au financement compte tenu du fait que l'engorgement au nord est lié aux travailleurs frontaliers qui se rendent au Luxembourg.

Des participants se disent éventuellement favorables au péage, mais à deux conditions : payer pour une meilleure qualité de service et à un faible prix. Certains d'entre eux se disent favorables, le plus souvent pour des considérations économiques, liées au développement économique régional.

Pour autant, des oppositions au péage ont été clairement exprimées, certains considérant que « l'autoroute avait déjà été payée ». Si on faisait payer l'autoroute, cela risquerait d'engendrer un report du trafic sur les réseaux secondaires, cela



pénaliserait les travailleurs (liaisons Metz-Nancy et Thionville-Luxembourg), sans oublier la remise en cause d'un péage puisque sur le barreau Toul-Dieulouard, on considère que s'il y a péage, ce ne serait pas attractif pour les poids lourds en transit.

À la limite, la question du péage se pose moins pour ceux qui étaient opposés à l'autoroute.

S'agissant des caractéristiques du projet, il y a eu des interventions sur certains secteurs de l'A31 bis et pas vraiment sur d'autres. Les interventions ont porté essentiellement sur les tronçons neufs, sur le barreau Toul-Dieulouard, remettant en cause ou craignant les hypothèses de trafic.

Concernant le contournement ouest de Thionville, la traversée de Thionville et de Florange ont été contestées.

Sur la liaison Thionville-frontière, nous avons noté qu'en cas de création d'une troisième voie, elle soit réservée à l'exploitation multimodale, ce qui génère des interrogations à ce sujet. Qu'en est-il réellement des études menées ?

Sur le contournement est de Metz, les inquiétudes étaient suscitées par l'interdiction potentielle de l'A31 bis aux camions en transit, et donc un report de ce trafic sur la RN 431.

Au regard des caractéristiques du projet, il y a une vraie interrogation sur l'approche globale du maître d'ouvrage qui considère que le projet forme un itinéraire global depuis la frontière luxembourgeoise jusqu'à Toul. Or, un certain nombre de voix se sont élevées pour considérer, à l'inverse, que le projet devrait avoir une approche tronçon par tronçon. Si certains tronçons n'étaient pas obligatoires, d'autres l'étaient sans doute davantage. C'est la raison pour laquelle a été demandé au maître d'ouvrage de transmettre les coûts des différents tronçons.

Je reviens sur les sections neuves qui ont fait l'objet de tracés alternatifs, ainsi sur le barreau Toul-Dieulouard :

- élargissement de l'A31 existante entre Toul et Nancy + réfection de l'échangeur ;
- élargissement de la RD 611 ;
- résoudre le problème de trafic sur l'A33 à proximité de Nancy.

Ces interrogations, notamment les deux premières, ont fait l'objet de l'expertise complémentaire.

Concernant le contournement ouest de Thionville, il a été demandé que soit étudié un tracé alternatif à celui identifié et pour lequel il existe un emplacement réservé, il s'agit d'un tracé empruntant la forêt domaniale et le site d'Arcelor Mittal sur la commune d'Hayange. Il a été demandé aussi d'étudier la possibilité de dévier le transit entre Arlon et Thionville par l'A30.

S'agissant de l'expertise complémentaire, ce que vous avez exprimé à la réunion du 10 septembre, c'est un accueil largement positif aux résultats de cette expertise. Les interventions ont porté sur ce qu'avait pointé l'expertise sur le projet du maître d'ouvrage, avec un accord sur le fait que les hypothèses basses de trafic étaient les plus vraisemblables, même si les hypothèses hautes n'étaient pas à écarter, et le fait que le barreau Toul-Dieulouard était surdimensionné.

Sur les solutions des préconisées par les experts, il ressort des sujets de satisfaction qui ont été à nouveau exprimés ce soir sur le fait que les solutions paraissaient équilibrées. Il y avait une adhésion à l'approche par étape, une adhésion très forte à la proposition de mettre en place un observatoire des trafics, une approbation également quant à la proposition d'une gestion dynamique des flux. J'insisterai aussi sur le fait que plusieurs intervenants ont repris cette proposition des experts d'une mise aux normes de l'A31 — c'est revenu d'ailleurs à d'autres réunions — pas uniquement des sections qui seraient élargies, mais de l'ensemble de l'infrastructure existante.

Les solutions préconisées par les experts ont été aussi soulevé des réserves et des inquiétudes, notamment la crainte d'une augmentation de la circulation sur la RD 611, la question de l'A33 non traitée alors que les problèmes de congestion ont été rappelés. Une dernière inquiétude porte aussi sur le fait que la solution du barreau neuf n'est pas écartée à terme.

Parmi les autres remarques formulées à l'occasion de la présentation de l'expertise complémentaire, nous avons noté la demande d'une réflexion approfondie sur l'intermodalité et donc l'expression d'un besoin de concertation, que ce soit sur les solutions proposées, que sur cette intermodalité dont il a été dit qu'il fallait absolument que les autorités organisatrices de transport se coordonnent mieux dans le secteur.

J'ajoute qu'il y a eu un certain nombre d'interrogations formulées sur les solutions proposées qu'il faudrait sans doute les approfondir, y voir plus clair, ce qui suscite un besoin de concertation sur ces sujets-là pour avancer.

Je vais encore dire quelques mots à propos de l'expertise. S'il y a une approbation largement positive, c'est parce qu'il y a une reconnaissance de la qualité du travail et l'impression que l'on ouvrait des perspectives, que l'on apportait un éclairage nouveau, ce qui a été perçu extrêmement favorablement.



Pour reprendre des propos qui ont été tenus à la dernière réunion, mais aussi ce soir, on ressent effectivement le besoin d'une solution plus nuancée que celle soumise aujourd'hui. Pour certains, il est urgent d'attendre la mise en œuvre d'une solution maximaliste à 2x2 voies, mais on a également entendu qu'il était urgent d'agir pour résoudre les problèmes posés dans ce secteur, même s'il ne s'agit pas de mettre en œuvre le barreau initial.

S'agissant des impacts du projet sur l'environnement, ils sont là aussi classés par ordre d'intervention sur le sujet. On observe que le bruit et la qualité de l'air ont été les sujets ayant suscité le plus d'intervention, avec clairement derrière des préoccupations en termes de cadre de vie et de santé.

Une critique porte sur la façon dont la question du bruit est traitée actuellement pour l'infrastructure existante.

Ensuite, viennent assez fortement les questions relatives au climat et à la biodiversité. Il est pointé l'incohérence d'un projet autoroutier au regard des enjeux climatiques et des engagements de la France à cet égard. Concernant la biodiversité, les critiques portent beaucoup sur le barreau Toul-Dieulouard, puisqu'est clairement mise en avant une incohérence avec les enjeux identifiés en termes de corridor écologique, avec qui plus est une vraie crainte de perte de biodiversité évaluée dans un cahier d'acteurs à 25 % du fait de la perte d'espèces ou la perte de biomasses. Des impacts sont bien identifiés par le maître d'ouvrage, mais ne sont pas compensables selon un certain nombre d'intervenants.

Concernant l'eau et les paysages est pointée la vulnérabilité de plusieurs secteurs notamment due au phénomène karstique, à la présence de calcaire dans la région. Les côtes de Toul sont désignées de nombreuses fois comme site emblématique de la Lorraine.

La question de la consommation foncière est abordée à propos de la disparition des terres agricoles, mais aussi sous la forme de la disparition des espaces naturels.

Les questions ayant trait au patrimoine culturel et aux risques naturels ont été réellement peu abordées. Une seule intervention évoquait les risques naturels, avec l'identification de la vulnérabilité en matière d'inondation de certains secteurs concernés par l'autoroute.

Je n'ai pas mentionné le sujet de l'urbanisme, mais il sera sans doute mieux traité dans le compte-rendu. La question de l'impact du projet sur l'étalement urbain a été pointée à plusieurs reprises.

J'ai placé à un autre rang le sujet de la mise à niveau environnementale. De même que je le disais tout à l'heure par rapport à l'expertise complémentaire, il est prévu une mise à niveau environnementale rapide sur les secteurs réaménagés dans le cadre du projet, alors qu'il est prévu un temps très long pour une même mise à niveau sur le reste de l'infrastructure. Une demande de mise à niveau environnementale forte sur toute l'infrastructure, qu'elle soit concernée ou non par les aménagements, apparaît à travers vos interventions, même de la part de ceux qui sont contre l'autoroute.

S'agissant des solutions complémentaires, voire alternatives, au projet A31 bis, la problématique porte sur le fait de disposer de plus de bus et de trains, ainsi que de faciliter l'intermodalité, qui a été posée essentiellement en termes d'accès aux gares en voiture ou à vélo. L'incitation au covoiturage a été relevée, ainsi que le développement du ferroutage et du transport fluvial.

Il a été évoqué dans le secteur de Thionville, la création d'un monorail entre Thionville et le Luxembourg — proposition émanant de l'association UCIROUTHE — le projet faisant tout de même dissensus, car considéré comme peu adapté compte tenu du nombre de personnes qui peuvent être véhiculées par ce type de transport.

S'agissant du développement économique du territoire, nous avons vu à travers le nombre d'interventions que ce n'est effectivement pas le sujet qui a généré le plus de réactions. Nous pouvons souligner que pour les milieux économiques et sociaux, c'est un projet vital pour le développement économique du sillon lorrain et plus globalement de la région. Mais il y a aussi du scepticisme pour d'autres, voire des oppositions.

Concernant le secteur entre Toul et Dieulouard, il est clairement exprimé que ce projet va à l'encontre des enjeux du développement touristique définis dans la Charte du Parc naturel régional de Lorraine. Toutefois, dans ce même secteur, certains considèrent que ce projet ne serait pas bon pour l'économie, car il n'est pas actuellement prévu d'échangeur. Nous constatons parfois des oppositions au projet sur des considérations économiques, mais qui ne sont pas de même nature, voire de nature opposée.

Voilà ce que nous pouvions rapporter ce soir sur ce sujet, mais soyez assurés que nous allons travailler à affiner ces contenus, pour que toutes vos paroles soient bien restituées, au regard de ce qu'a répondu le maître d'ouvrage et au regard de toutes les interventions.



Je vous remercie pour votre attention.

(Applaudissements)

Michel MORIN, président de la CPDP

Merci, nous voilà donc au terme de la réunion d'aujourd'hui et au terme du débat puisqu'il s'agit de l'une des réunions de clôture.

Juste un mot pour répondre à monsieur qui regrettait l'absence de télévision. Nous avons diffusé trois réunions, non pas sur les chaînes locales, mais sur Internet parce que nous n'avons pas les moyens de faire autrement. Pourquoi ne pas en avoir fait plus ? Précisément parce que cela coûte très cher, mais trois furent diffusées notamment parmi les premières, de façon à donner envie aux internautes qui les ont vus de participer aux suivantes.

Nous sommes donc arrivés au terme du débat, je vous signale que vous pouvez rester un petit moment à côté puisqu'en cette dernière réunion, nous avons prévu un pot un peu plus amélioré qu'à l'habitude !

(Applaudissements)

Comme c'est la fin, vous me permettez de remercier le secrétariat général de la Commission et les équipes qui ont travaillé avec lui parce qu'il a fallu tout organiser et faire vivre le site Internet.

(Applaudissements)

Je remercie également tous les médias parce que c'est un débat public, plus les médias en parlent, plus cela permet qu'il soit de plus en plus public.

Je remercie le maître d'ouvrage la DREAL qui a travaillé dans des conditions extrêmement difficiles, compte tenu des réorganisations administratives en cause, qui a fait le maximum notamment pour répondre aux questions et pour donner les informations destinées aux fiches complémentaires que nous lui avons demandées.

Je remercie surtout l'ensemble des citoyens qui ont bien voulu participer au débat. Nous avons rappelé les chiffres tout à l'heure, c'est pour nous tout à fait notable.

(Applaudissements)

Dans deux mois, avant le 30 novembre, le compte-rendu esquissé par Christine JEAN sera terminé, public et publié sur notre site. Le maître d'ouvrage — c'est-à-dire l'Etat — fera connaître sa décision quant à la suite du projet dans les trois mois suivants, donc avant fin février 2016.

Le débat est donc clos le 30 septembre. Mais d'ici cette date, bien entendu, il continue et notamment sur le site Internet. Après le 30 septembre, le site restera ouvert, il ne sera simplement plus interactif. Toutes les informations du débat continueront à y figurer.

Merci à tous.

(Applaudissements)

(Fin de la réunion à 21h45)