



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

SYNTHÈSE DE LA RÉUNION PUBLIQUE D'OUVERTURE Nancy, le 15 avril 2015, 19h15 à 22h35

En tribune :

Commission nationale du débat public

Christian LEYRIT, président de la Commission nationale du débat public

Commission particulière du débat public

Michel MORIN, président

Christine JEAN, membre

Maîtrise d'ouvrage :

Emmanuelle GAY, directrice de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Lorraine (DREAL Lorraine)

Samuel MEUNIER, directeur adjoint DREAL Lorraine

Yann LETROUBLON, chef de projet DREAL Lorraine

Intervenants :

Nacer MEDDAH, préfet de la région Lorraine

Raphael BARTOLT, préfet de Meurthe-et-Moselle

Laurent HENART, maire de Nancy

Nombre de participants : 210 personnes



Intervention de Laurent HENART, maire de Nancy

Laurent HENART, maire de Nancy, accueille le débat public et se réjouit du démarrage du débat ; il évoque le contexte national et européen du projet, marqué par la redéfinition de l'échelle des régions, qui nécessite des investissements permettant de développer les potentiels économiques, démographiques et sociaux. Laurent HENART estime indispensable de développer l'axe nord-sud et de conduire ce projet à terme, en trouvant des modalités financières complémentaires à celles de l'État, comme le péage. Il exclut toute opposition de la route au fer. Il évoque le développement de l'axe ferré nord-sud et la remise à l'étude des liaisons fluviales, avec le raccordement prioritaire de la Moselle au Rhône et à la Saône. Il conclut son intervention sur le fait que l'enjeu de ce projet, pour la Lorraine, est de lui permettre d'asseoir sa position de corridor européen reliant l'Europe du Nord au bassin méditerranéen.

Présentation du débat public

Christian LEYRIT, président de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), rappelle les principes réglementaires du débat public et les enjeux qui le légitiment, tel que la participation des citoyens aux processus de décisions et la garantie d'indépendance de ces décisions. L'objet du débat public est de remettre le citoyen au cœur de la décision publique. Il porte sur l'opportunité du projet et vise à :

- informer le public ;
- veiller à sa participation ;
- éclairer le maître d'ouvrage sur certains aspects du projet ;
- enrichir, démocratiser et légitimer la décision.

Christian LEYRIT rappelle que malgré la médiatisation de certaines situations de blocage (aéroport de Notre Dame des Landes, barrage de Sivens), de nombreux projets sont mis en œuvre dans un contexte de confiance. À son sens, les blocages proviennent d'un décalage entre :

- des citoyens qui estiment défendre des enjeux d'avenir, liés aux problématiques environnementales (biodiversité, ressources en eau) ;
- des maîtres d'ouvrage qui semblent sous-estimer les impacts négatifs de leur projet.

Considérant ces aspects, le processus qui conduit à la décision apparaît tout aussi important que la décision elle-même. Il est donc primordial que chaque argument soit entendu et que des mesures compensatoires soient adoptées vis-à-vis de tout ce que le projet pourrait léser ou détériorer.

Christian LEYRIT insiste sur la nécessité de faire en sorte que le débat :

- soit transparent et mis en place en amont, avant que les décisions ne soient prises ;
- qu'il présente des alternatives ;
- soit accessible à tous les publics ;
- soit enrichi d'informations contradictoires et d'études ;

Michel MORIN, président de la CPDP, rappelle que la CPDP, indépendante et neutre, permet à chacun de s'informer sur le projet et de le questionner. Le rôle de la CPDP vise à organiser le débat public et garantir la transparence de l'information, l'équivalence d'expression et de participation et l'argumentation des avis exprimés.

Michel MORIN décline les modalités de participation du public à travers les réunions publiques, ateliers thématiques, débats mobiles, site internet et réseaux sociaux, cahiers d'acteurs... Il invite les participants du débat à consulter le site Internet de la CPDP et à poser leurs questions ou donner leurs avis sur les forums de



discussion. Michel MORIN rappelle que le débat public fera l'objet d'un compte-rendu (rédigé par la CPDP) et d'un bilan (rédigé par le président de la Commission nationale du débat public) diffusés avant le 13 septembre. Trois mois après ces publications, le maître d'ouvrage fera connaître sa décision sur les suites à donner au projet. Le débat se déroulera du 15 avril 2015 au 13 juillet 2015 au cours de 9 réunions publiques, dont 4 réunions thématiques :

- le développement économique ;
- l'offre alternative des réseaux de transport et déplacements transfrontaliers;
- le mode de financement du projet ;
- l'environnement (naturel, humain et agricole).

Des débats mobiles se tiendront également dans des lieux fréquentés par le public pour rencontrer les riverains et recueillir leur avis.

Nacer MEDDAH, préfet de la région Lorraine, rappelle que deux projets autoroutiers seulement ont été retenus après la commission Mobilité 21, dont celui de l'A31 bis. Il s'agit donc, selon lui, d'une opportunité exceptionnelle pour la région. Le préfet de région souligne l'importance de cette « colonne vertébrale routière » qui structure l'économie de la région. Il invite les participants à saisir l'opportunité de ce débat public pour dire ce qu'ils en pensent, et insiste sur le caractère déterminant de ce projet pour la région.

Présentation du projet A31 bis

Yann LETROUBLON (DREAL) rappelle que le sillon lorrain est situé au cœur d'un corridor de déplacement européen nord-sud, qui implique des transits importants. Par ailleurs, la région compte d'importantes agglomérations qui génèrent de nombreux trafics. À ce contexte s'ajoute l'influence du Grand-Duché de Luxembourg sur l'économie du nord de la région.

L'A31 supporte un trafic très élevé, de l'ordre de 80 000 à 96 000 véhicules par jour. Le trafic poids lourd y est également très élevé, de l'ordre de 10 000 poids lourds, par jour. 55 % de ces poids lourds sont en transit. Les conditions de circulation de l'A31 sont difficiles et denses sur l'ensemble de l'itinéraire. Elles apparaissent comme « dégradées » sur certains tronçons. Le taux de gravité des accidents y est plus élevé que sur les autres autoroutes françaises. À l'échelon 2030, ces conditions de circulation se dégraderont progressivement sur l'ensemble de l'itinéraire.

Pour répondre aux besoins de déplacement, la région bénéficie cependant d'autres atouts que l'infrastructure autoroutière : les voies de navigation, avec la Moselle, du nord de la région à l'ouest de Nancy et la voie ferrée, orientée nord-sud. L'offre de transport de voyageurs sur rail a d'ailleurs été augmentée durant ces dix dernières années et se poursuit à travers la mise en place du cadencement des trains. Pour les voyageurs, la capacité du réseau ferroviaire est suffisante, mais nécessite des investissements. S'agissant du fret, les modes ferroviaires et fluviaux sont en cours de développement. Des plates-formes multimodales (routier, ferré, fluvial) accueillent des marchandises de façon massifiée. Le développement de ces modes alternatifs à la route permet d'imaginer, à l'horizon 2030, une augmentation du volume transporté équivalent à 1000 poids lourds par jour. La région Lorraine est donc l'une des régions les plus multimodales de France. En revanche, la réponse des projets multimodaux à la saturation de l'A31 reste partielle. C'est la raison pour laquelle le maître d'ouvrage propose un aménagement autoroutier A31bis pour répondre aux besoins en déplacement des Lorrains et aux besoins économiques du territoire.



Les objectifs du projet A31bis sont :

- de réduire la congestion sur l'A31 ;
- d'améliorer la sécurité des usagers et des agents qui interviennent sur la chaussée ;
- d'accompagner le développement économique en améliorant la desserte du territoire.

Le projet porte sur la conception d'un itinéraire global de 115 km, du nord au sud, avec 80 km d'aménagement, via :

- l'élargissement de l'autoroute actuelle à deux fois trois voies lorsque c'est envisageable ;
- des remises à niveau de l'autoroute actuelle : protections phoniques, amélioration de l'assainissement, rétablissement des continuités écologiques...
- la construction de nouveaux tronçons, à deux fois deux voies, en veillant à minimiser les effets sur l'environnement.

Le coût du projet est compris entre 1,1 et 1,4 milliard d'euros en fonction des différentes options de passage. Les modalités de financement restent à définir et doivent s'adapter aux contraintes budgétaires publiques et aux possibilités de contribution des usagers.

Trois scénarios sont possibles en ce qui concerne le financement :

- la concession réduite, avec une contribution publique de l'ordre de 900 millions d'euros et une mise en service de l'ensemble de l'itinéraire 20 ans après la déclaration d'utilité publique du projet ;
- la concession étendue, avec une contribution publique de 300 millions d'euros et une mise en service 6 ans après la déclaration publique du projet ;
- la concession partielle, avec une contribution publique de 500 millions d'euros et une mise en service de l'itinéraire 10 ans après la déclaration d'utilité publique.

Effets attendus :

- la diminution de la congestion sur l'ensemble de l'axe ;
- la fiabilisation des temps de parcours ;
- l'amélioration de la fluidité des déplacements ;
- l'amélioration de la sécurité ;
- la remise à niveau environnementale ;
- le renforcement de la desserte du territoire.



Questions et avis du public

Environnement

- **Pollution sonore**

Les nuisances sonores générées par le projet autoroutier A31bis sont dénoncées par plusieurs intervenants, dont l'ancien adjoint au maire délégué à l'environnement de Bouxières-aux-dames, qui évoque des risques de pollution accentuée pour son village. Un intervenant, conseiller clientèle et usager de l'A31, relève également des problèmes de nuisances sonores à Bouxières-aux-Dames. Habitant de Dieulouard, il précise que son habitation sera située à 100 m de l'A31bis. Un intervenant, membre de l'Association du Toulouais pour la Préservation du Cadre de Vie (ATPCV) dénonce les nuisances sonores provoquées par le projet d'autoroute et pointe les impacts négatifs de ces nuisances sur le tourisme. Une intervenante demande si le projet inclut la construction de murs antibruit. Elle évoque l'abandon de certains projets de construction de murs de ce type, notamment à Champigneulle.

Samuel Meunier (DREAL) déclare que l'État assumera ses responsabilités et ses obligations en termes de traitement du bruit. Il précise que le projet permettra d'accélérer la résorption des « points noirs bruit », recensés actuellement et qui n'ont pas été traités compte tenu de l'absence de disponibilité des crédits budgétaires.

Un habitant de Chaudeney-sur-Moselle, remarque que l'autoroute travers déjà son village. Il propose de réduire les nuisances actuelles en aménageant le pont existant et en réduisant les effets sonores et les effets de pollution.

- **Pollution de l'air**

Plusieurs intervenants évoquent les problèmes liés au réchauffement climatique et à l'augmentation du CO₂. L'un d'eux s'inquiète de l'évolution galopante du réchauffement climatique et estime que les collectivités devraient tout faire pour dissuader le transport routier. Un autre observe que le taux net d'émission de CO₂ par seconde atteint actuellement 600 tonnes, au niveau mondial. Il note ensuite que ce projet va augmenter l'afflux de véhicules qui transitent habituellement par l'Alsace ou par Paris, si bien que le problème de congestion va de nouveau se poser, d'ici quelques années. Un autre intervenant mentionne une étude menée par l'institut cancérologique de Lorraine, qui montre que les cancers sont en très forte augmentation pour les populations situées à moins de 300 mètres d'une autoroute.

- **Pollution des eaux**

Un intervenant, membre de l'ATPCV, remarque que le tracé du barreau Toul-Dieulouard est parallèle aux lignes de fracture du sol et du sous-sol (présence de calcaires et de structures karstiques) et au sens de l'écoulement des eaux. Il souhaite savoir si le maître d'ouvrage a prévu des zones de rétention tout au long du barreau, afin d'éviter une pollution des nappes phréatiques en cas d'accident. Il demande si cela a été pris en compte dans le coût du projet. Il remarque également que la sensibilité aux nappes phréatiques n'est citée que sur l'un des tracés.

Samuel MEUNIER (DREAL) rappelle que le projet est au stade de la définition de son opportunité et que les mesures environnementales ne sont, à ce stade, pas dimensionnées ou suffisamment précises pour répondre à cette question. Luc CHRÉTIEN, du Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA) confirme que les calcaires karstiques sont en effet très sensibles aux pollutions et sont



peu protégés par les couches superficielles. Le secteur est donc l'un des plus sensibles du tracé. Il rappelle que le projet A31bis sera soumis aux dispositions de la loi sur l'eau, ainsi qu'aux obligations de la directive-cadre sur l'eau, qui contraignent le maître d'ouvrage à prendre toutes les mesures techniques pour limiter ou éviter les risques de pollution des nappes phréatiques.

Une intervenante, membre de l'association Eden, (Entendre pour la défense de l'environnement nancéien), demande si les études vont être mises à disposition du public.

Emmanuelle GAY (DREAL) confirme que les études sont mises en ligne de manière systématique.

- **Impacts sur les terres agricoles**

Un intervenant remarque que les exposés ne mentionnent pas le nombre d'hectares de terres supprimés par le projet.

Emmanuelle GAY (DREAL) déclare que le maître d'ouvrage va minimiser les impacts en ayant le plus grand recours possible à l'aménagement de l'infrastructure existante. S'agissant des sections en tracé neuf, les estimations portent sur la suppression de 120 hectares.

Le Maire de Dieulouard juge ce pronostic minimaliste et propose d'aménager la départementale 611 pour réduire l'impact sur les emprises foncières.

Un participant propose que l'on rende à l'agriculture l'équivalent en requalifiant des friches industrielles.

Samuel MEUNIER (DREAL) indique que la réalisation d'une infrastructure à 2X2 voies est soumise à des normes et au rétablissement des dessertes locales ce qui implique l'impossibilité de se passer de la RD 611.

Transports

- **Multimodalité**

Un intervenant observe que le montant de l'investissement public du projet pourrait être orienté vers des aménagements multimodaux. Un habitant de Nancy aborde les alternatives à la voiture et déplore l'absence de trains après 20 h – 21 h pour se rendre à Nancy. Il remarque également qu'il n'y a aucun train permettant de se rendre dans le sud et dans le nord de la Meurthe-et-Moselle. Il dénonce les tarifs prohibitifs du train, puis remarque que le bus connaît également d'importantes carences, notamment de Nancy vers Metz. Dans ces conditions, il demande si l'État compte apporter des réponses positives à ces points, qui concourraient à la diminution du trafic routier.

Emmanuelle GAY (DREAL) indique que les études de trafic sont basées sur des hypothèses volontaristes d'usage alternatif à la voiture (co-voiturage et transport en commun). Samuel MEUNIER (DREAL) ajoute que la région est déjà fortement multimodale et bénéficie d'investissements dans les secteurs ferroviaires et fluviaux. Malgré la poursuite de ces développements, les hypothèses les plus volontaristes montrent qu'un coût cumulé de ces différents investissements à hauteur du coût du projet ne permettraient pas de répondre à tous les besoins de déplacement. Samuel MEUNIER précise cependant qu'il ne s'agit pas d'une opposition de principe entre le projet A31bis et les investissements multimodaux, que l'État entend poursuivre. Il ajoute qu'une réunion se tiendra sur la mobilité et sur les offres de réseaux de transport, le 21 mai à Thionville.



Le représentant de la Fédération Internationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) déclare que la FNAUT n'est pas favorable à la création d'une nouvelle autoroute, mais ne s'oppose pas à des aménagements. Il revient sur les transports alternatifs, notamment le train, sur l'axe nord-sud et vers le Luxembourg. Il propose des aménagements programmés et la constitution d'une troisième voie ferroviaire entre Thionville et Bettembourg.

Samuel MEUNIER déclare que les services de la région ont identifié une augmentation de 100 % de la demande de trains à horizon de 15 ans, sur la base de scénarios volontaristes. Les conclusions de l'étude montrent qu'il n'y a pas besoin de troisième voie. La libération de sillons, la mise en œuvre de la LGV et l'organisation du cadencement permettront d'y répondre.

- **Péage**

Un intervenant, étudiant, habitant le long du tracé Gye-Dieulouard fait observer que les bouchons sont essentiellement créés par les automobilistes qui vont travailler à Nancy. Il s'interroge notamment sur le tracé Toul-Dieulouard, qui devrait être concédé et souhaite savoir en quoi ce tronçon sera plus avantageux qu'une réhabilitation de l'A31 existante, sachant que les usagers seront tentés de faire quelques kilomètres en plus pour éviter le péage.

Emmanuelle GAY (DREAL) indique que toutes les études de trafic basées sur ce gain de temps montrent un bon report de trafic sur ce segment, estimé à 18 000 véhicules/jour dont plus de 5000 poids lourds. Ce segment contribue également à décharger la circulation entre Toul et Nancy et résout la problématique de congestion.

Un intervenant remarque que si le barreau Gye-Toul améliore la circulation, il ne sera pas emprunté s'il est payant. Un autre revient sur le taux horaire d'amortissement de 44 euros de l'heure, avancé par le maître d'ouvrage et déclare que les camions qui circulent sur l'A31 ont des conducteurs espagnols ou roumains, qui n'ont pas les mêmes rémunérations que les conducteurs français. Ils ne prendront donc jamais le barreau.

Yann LETROUBLON (DREAL) indique que pour les poids lourds et pour un tronçon de 15 km, l'économie de gasoil est d'environ 6 à 7 euros au tarif actuel et un gain de 7-8 euros pour le temps. Le gain économique est donc de 15 euros. Le tarif de péage est de 10 euros. Le transporteur a donc un gain économique à prendre l'autoroute, même si elle est concédée. Emmanuelle GAY ajoute que la valeur de référence n'est pas uniquement liée au salaire du chauffeur, mais se base sur des études et une valorisation constatée et corrélée à la réalité des trafics des autoroutes concédées.

Le Maire de Dieulouard ne partage pas les analyses du maître d'ouvrage sur ce point. Il évoque un coût de 34 euros de l'heure (pour un transporteur français) et non de 44. Il propose la conception d'un barreau Toul-Dieulouard gratuit.

Samuel MEUNIER (DREAL) confirme que le coût évoqué n'est pas le coût horaire du conducteur mais le coût économique du transport, issu d'études. Les entreprises locales ont des coûts un peu moindres.

Le Maire de Rosières-en-Haye, remarque que le projet consiste à déporter un problème de nuisance autour de Nancy et des communes limitrophes sur d'autres communes, moins denses en population. Il critique cette méthode. Il observe ensuite que les routes payantes n'attirent personne et illustre son propos en citant l'autoroute A4 payante, délaissée au profit de la nationale 4, saturée. Il estime que le maître d'ouvrage n'intègre pas le calcul réel du coût du transport : les 44 euros ne correspondent pas à la réalité, qui est largement inférieure.



Économie

- **Télétravail et économie numérique**

Un intervenant demande si les hypothèses de trafic tiennent compte des développements en matière d'économie numérique, de télétravail, de visio-conférence, qui devraient limiter certains déplacements.

Samuel Meunier (DREAL) rappelle que ces phénomènes ont parfois des effets contradictoires : le développement du commerce par Internet augmente par exemple le nombre de livraisons. Sylvain LAROSE (CEREMA) remarque que peu d'éléments permettent de quantifier les déplacements qui ne se font plus, si bien que des « projections classiques » ont été privilégiées, comme l'évolution de la mobilité liée à l'accroissement démographique et au déplacement de la population vers la commune péri urbaine.

- **Emplois**

L'adjoint au maire de Nancy, délégué à la circulation, déclare qu'il y a de plus en plus de voitures et de personnes qui se déplacent. Il remarque d'ailleurs que le nombre de véhicules par habitant augmente. Il estime que le rejet de ce projet contribuera à pénaliser la Lorraine et aura un impact négatif sur l'emploi.

Un intervenant, habitant à proximité du barreau Toul-Dieulouard, s'interroge sur les bénéfices du barreau en termes d'emploi. Il estime que tant que les politiques publiques seront orientées sur la création de routes et d'autoroute plutôt que sur le développement de transports alternatifs, le trafic augmentera mécaniquement.

Le vice-président de l'automobile club lorrain déclare que les infrastructures routières sont une nécessité pour le bon développement de l'économie locale, pour le maintien des entreprises locales et pour les Lorrains qui travaillent au Luxembourg ou en Allemagne (80 000). Il précise que le monde du transport est conscient des nuisances générées par les transports et de l'augmentation du trafic routier. C'est la raison pour laquelle il investit dans le ferroviaire et étudie d'autres alternatives.

Le maire de Chaudenay sur Moselle déclare que la congestion de l'A31 est essentiellement due au trafic international, qui n'apporte rien à la région en termes d'emplois. Il témoigne donc de son scepticisme vis-à-vis des bénéfices économiques et propose de ne pas concrétiser ce projet et d'aménager les voies existantes. Il propose également la remise en service des portiques de l'écotaxe qui permettrait de faire supporter le coût des aménagements au principal utilisateur : le trafic international. Cette proposition est partagée par le maire de Dieulouard.

Samuel MEUNIER (DREAL) signale que la congestion n'est pas liée au trafic international, notamment celle des poids lourds, qui représentent 8000 à 12 000 véhicules, mais plutôt au trafic local de véhicules légers. Il indique par ailleurs que les aménagements locaux ont été étudiés et ne sont pas suffisants pour répondre à l'évolution du trafic. Concernant les portiques de l'écotaxe, il rappelle que le projet a été abandonné par le gouvernement. Une nouvelle mise en œuvre exigerait que soit respectée l'égalité de traitement des usagers. Enfin, les portiques implantés ne sont pas adaptés à un réseau restreint.

Un intervenant remarque que le Luxembourg attire l'emploi, ce qui concourt à transformer le nord de la Lorraine en cité dortoir. À son sens, l'A31bis va renforcer ce phénomène, et faire de la Lorraine une région-dortoir.

Emmanuelle GAY (DREAL) rappelle que la qualité des infrastructures de transport est régulièrement pointée par les entreprises lorraines dans les choix de localisation ou de maintien de l'activité.



Alternatives au projet

- **Élargissement à deux fois trois voies entre Toul et Nancy**

Samuel MEUNIER (DREAL) déclare que cet élargissement pourrait être réalisable jusqu'à l'échangeur originel, mais que celui-ci devrait ensuite être reconfiguré. Dans un environnement contraint (relief, habitat en proximité), le coût et la faisabilité seraient importants.

- **Aménagement de l'A31**

Un intervenant, président de la fédération *flore 54* observe que l'A31 et l'A330 ne respectent pas les normes européennes, il craint que la mobilisation des efforts sur le nouveau projet conduise à négliger l'effort sur l'autoroute existante, il estime que le Luxembourg fait payer un lourd tribut au nord de la Région en imposant aux gens de venir se loger en Lorraine.

Emmanuelle GAY (DREAL) déclare que de nombreuses études et concertations doivent encore être mises en œuvre. Elle indique que le projet va accélérer la mise aux normes dans le cadre d'un ensemble de projets cohérents. Concernant les critiques émises à l'attention du Luxembourg, elle rappelle que l'enjeu est d'accompagner les travailleurs frontaliers (80 000 vers le Luxembourg) en accessibilité, service et logement.

Un intervenant membre d'association et du conseil développement durable du Grand Nancy déclare qu'il est difficile d'isoler le tronçon d'un axe européen et structurant. Or, le dossier du maître d'ouvrage ne fait pas mention des projets autoroutiers du Luxembourg.

Samuel MEUNIER (DREAL) indique qu'un travail est conduit conjointement avec les autorités luxembourgeoises pour étudier l'autoroute élargie au nord de Thionville (exploitation multimodale). Les études avec le Luxembourg portent également sur le ferroviaire.

Un intervenant, architecte à la retraite, revient sur l'absence d'élément financier sur le contournement de Toul. Il souhaite savoir quand les habitants disposeront de ces éléments, ainsi que des études environnementales. Il suppose que des chiffrages approximatifs ont été réalisés. Il lui semble que les passages vont être extrêmement onéreux, considérant les contraintes géographiques, matérielles et environnementales. Il apparaît donc difficile de juger les différents tracés. Il explique ensuite qu'une autoroute est un élément structurant pour les régions et remarque que la Meuse est en perte de vitesse. En passant à l'ouest de Toul, l'autoroute aurait un effet positif sur la Meuse. Il remarque ensuite que le barreau est indispensable pour traverser la Lorraine, car il est impossible d'utiliser la voie actuelle, du fait du relief et des habitations.

Samuel MEUNIER (DREAL) déclare que dans le dossier du maître d'ouvrage figure une analyse multicritères des différentes variantes autour de Toul. Il ne s'agit pas d'une analyse fine, mais elle tient compte des contraintes. Au vu de cette analyse, l'État privilégie un aménagement de l'A31 actuelle au sud-est de Toul.

Questions et avis sur le débat public

Plusieurs intervenants émettent des objections sur les modalités d'organisation et de présentation du débat public : la présentation du débat public est jugée trop longue, ce qui concourt à réduire le temps de la parole des citoyens. Des réflexions sont également émises sur une instrumentalisation du débat en faveur du projet.



Un intervenant remarque que la décision de constituer ce projet semble déjà prise. Il rappelle que ce dossier revient tous les 10 ou 15 ans et estime que ce débat aurait plus de pertinence s'il se présentait sous la forme d'une question sur l'amélioration des modes de transport. Il s'étonne ensuite du fait que les études sur lesquelles s'appuie le dossier du maître d'ouvrage ne soient pas mises en ligne dès à présent. Il estime qu'en fine, ce débat va mener à une opposition entre les territoires.

Le Maire de Rosières-en-Haye abonde dans le sens des propos de son prédécesseur sur l'opposition des communes entre elles. Il s'interroge ensuite sur la pertinence du débat, qui ne permet pas de consulter l'avis de l'ensemble de la population, mais d'une minorité.