



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

SYNTHÈSE DE LA RÉUNION PUBLIQUE THÉMATIQUE SUR L'ENVIRONNEMENT HUMAIN, NATUREL ET AGRICOLE Toul, le 2 juin 2015, 19h05 à 23h30

En tribune

Commission particulière du débat public :

Laurent PAVARD (CPDP)
Christine JEAN (CPDP)

Maîtrise d'ouvrage :

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL Lorraine
Yann LETROUBLON, Chef de projet DREAL Lorraine
Luc CHRÉTIEN, chef de la division environnement CEREMA
Sophie NOIRET, responsable PCI biodiversité CEREMA

Intervenants

Alde HARMAND, Maire de Toul
Jean-Pierre SCHMITT, Directeur d'Air Lorraine
Jean-Pierre DECLOUX, Directeur du bureau d'études GEREEA
Anne-Lise LOUYOT, Chargée de mission développement local, Chambre d'agriculture de Meurthe-et-Moselle
Raymond MULLER, Directeur SAFER Lorraine

Nombre de participants : 700 personnes



Intervention d'Alde HARMAND, maire de Toul

Alde HARMAND, maire de Toul, rappelle que la vitalité économique du territoire et la qualité de vie des citoyens qui y habitent, y travaillent et s'y déplacent sont liées à la nécessité d'améliorer les conditions de circulation sur l'A31. Il estime toutefois que le projet A31bis pose des enjeux majeurs pour la Lorraine avec des conséquences à long terme, pour les riverains et sur le plan environnemental. Il appelle chacun à imaginer la société d'après-demain et pas celle de l'immédiat, pas le monde de 2020, mais plutôt celui qui se trouve plus loin. Celui que nous empruntons à nos enfants, pour reprendre les mots de Saint-Exupéry.

Présentation du débat public

Laurent PAVARD, membre de la Commission Particulière du Débat Public, rappelle les principes réglementaires du débat. Il précise que l'objet du débat public est de remettre le citoyen au cœur de la décision publique. Il indique que le débat porte sur l'opportunité du projet et vise à :

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

Le rôle de la CPDP, indépendante et neutre, est d'organiser le débat public et d'y garantir la transparence de l'information, l'équivalence d'expression et de participation et le caractère argumenté des avis exprimés. Laurent PAVARD décline les modalités de participation du public (avis, contributions en ligne, cahiers d'acteur...). Il invite les participants du débat à consulter le site Internet de la CPDP et à poser leurs questions sur les forums de discussion. Laurent PAVARD 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). Il explique également que trois mois après ces publications, le maître d'ouvrage fera connaître sa décision sur les suites à donner au projet.

Laurent PAVARD, membre de la CPDP, rappelle les étapes du débat public. Du 15 avril 2015 au 13 juillet 2015, se tiendront 9 réunions publiques, dont 4 réunions thématiques :

- le développement économique ;
- l'offre des réseaux de transport et les déplacements frontaliers;
- le mode de financement du projet ;
- l'environnement.

Ces réunions sont complétées par deux ateliers et par des débats mobiles organisés dans des lieux fréquentés pour rencontrer les riverains et recueillir leur avis.

Présentation du projet A31 bis

Yann LETROUBLON, chef de projet à la 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'attractivité du Grand-Duché de Luxembourg, qui influence l'économie du nord de la région avec de nombreux travailleurs frontaliers et une augmentation du trafic routier au niveau de la frontière de près de 60% en 15 ans pour atteindre 61 000 véhicules par jour.

L'A31 supporte un trafic très élevé sur l'ensemble de son itinéraire, avec jusqu'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, ce qui signifie qu'à l'inverse, près d'un poids lourd sur deux circule pour une raison économique régionale. Les conditions de



circulation de l'A31 sont difficiles et denses sur l'ensemble de l'itinéraire. La gravité des accidents y est plus importante que sur les autres autoroutes françaises. Dans les 15 prochaines années, ces conditions de circulation se dégraderont encore davantage sur l'ensemble de l'itinéraire.

Pour répondre aux besoins de déplacement du territoire, la région bénéficie cependant d'autres atouts que l'infrastructure autoroutière : les voies de navigation, avec la Moselle, du nord de la Lorraine 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 va l'être fortement dès 2016 avec la mise en place du cadencement. S'agissant du fret, les modes ferroviaires et fluviaux ont bénéficié d'importants investissements les années passées et de nouveaux investissements sont prévus dans les prochaines années. 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 pour répondre aux besoins en déplacement des Lorrains et aux besoins économiques du sillon.

Les objectifs du projet A31 bis sont :

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

Le projet constitue un itinéraire global de 115 km, du nord au sud, et comprend :

- l'élargissement de l'autoroute actuelle à deux fois trois voies lorsque c'est envisageable pour limiter les impacts ;
- des remises à niveau de l'autoroute actuelle : protection phonique, 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.

Yann LETROUBLON indique que cinq variantes du barreau Toul-Dieulouard sont soumises au débat public, sachant que les variantes uniquement en tracé neuf sont plus contraignantes sur les milieux humain, agricole et naturel. Dans ces conditions, l'État privilégie les variantes comportant des aménagements sur place.

- La variante 1, qui part de Gye en tracé neuf pour rejoindre ensuite Dieulouard, à l'ouest de Toul.
- La variante 2, toujours de Gye, passe par l'ouest de Toul pour rejoindre Dieulouard, également en tracé neuf.
- La variante 3, toujours en partant de Gye, avec un aménagement sur place de l'A31, 2x3 voies jusqu'à l'ouest de Gondreville, ensuite en tracé neuf pour rejoindre Dieulouard.
- La variante 4, élargissement de l'A31, passage à proximité de ce que l'on appelle la Queue de chat, pour ensuite en tracé neuf rejoindre le secteur de Dieulouard.
- Et la variante 5, élargissement de l'A31 2x3 voies jusqu'à l'est de Gondreville, ensuite longer la RD 191, puis la D 611 jusqu'à Dieulouard.

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 avec des conséquences différentes sur les délais de réalisation :

- 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.



Les effets attendus sont:

- 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 environnemental des sections élargies ;
- le renforcement de la desserte du territoire.

Intervention de Luc CHRÉTIEN, CEREMA

Luc CHRÉTIEN, CEREMA présente les différentes études environnementales réalisées dans le cadre du débat public : État initial de l'environnement, études acoustiques, paysagères, air et santé et bilan carbone. Ces différentes études portent sur les milieux physiques, humains et sur le milieu naturel. Les principaux enjeux environnementaux sont les zones inondables, les périmètres de captage, les monuments historiques, les zones archéologiques, les points noirs bruits, les grands ensembles naturels, les secteurs à forts enjeux en biodiversité. Les enjeux sont hiérarchisés (niveau faible à niveau très fort). Il présente une synthèse des principaux enjeux localisés, notamment sur les secteurs de Florange et de Gye – Dieulouard. Il présente ensuite les éléments de bilan carbone prévisionnels et décline la production en carbone des différentes variantes, liée aux phases de construction et à la phase d'utilisation (émissions annuelles de carbone à plus de trente ans). Luc CHRÉTIEN note qu'il n'y a pas de différences significatives entre la situation actuelle et la phase d'utilisation, mais précise que la marge d'erreur est de 20 %. Il conclut son intervention sur le calendrier des prochaines études, si le projet se poursuit.

Intervention de Jean-Pierre SCHMITT, directeur d'Air Lorraine sur les enjeux croisés -air, climat, énergie, santé

Jean-Pierre SCHMITT déclare que les deux principaux enjeux de la région liés au réseau routier sont les particules fines et l'oxyde d'azote. S'agissant des particules fines, elles sont responsables de 40 000 décès en France par an. Des valeurs limites sont imposées et respectées en Lorraine. Cependant, la région connaît des dépassements et des pics de pollution aiguë 20 à 55 jours par an, tandis que le seuil d'alerte est dépassé 2 à 5 jours par an. Par ailleurs, la région dépasse la moyenne préconisée par l'OMS (20 microgrammes/m³). Le trafic routier représente 20 % des émissions de particules fines, pourcentage en diminution du fait du progrès technique des moteurs. Concernant les oxydes d'azote, Jean-Pierre SCHMITT présente les zones sensibles et les dépassements des valeurs limites réglementaires, notamment dus au trafic routier (43 % des émissions). Il présente ensuite les principales sources de réduction d'exposition :

- l'amélioration technologique ;
- la réduction de l'usage des véhicules ;
- la réduction des flux dans les zones densément peuplées ;
- la prise en compte des zones de forte exposition dans les plans d'urbanisme et d'aménagement.

Jean-Pierre SCHMITT déclare que 17 % du pouvoir de réchauffement global, lié au Gaz à Effet de Serre (GES), provient des transports, en Lorraine. La contribution du secteur routier au réchauffement a évolué entre 2002 et 2010 (+3, 4 %). Le secteur des transports représente 23 % de la consommation énergétique (la moitié par les véhicules particuliers). Il note que 13 % des ménages lorrains sont en situation de vulnérabilité énergétique pour leurs déplacements – et remarque que la précarité énergétique reste peu prise en compte dans les études prospectives de trafic.

Intervention de Jean-Pierre DECLoux, directeur du bureau d'études GEREAA sur la ressource en eau

Jean-Pierre DECLoux présente un état des lieux des terrains dans la zone du tracé, puis une synthèse de la coupe géologique du territoire. S'agissant de la zone comprise entre Dieulouard et Gye, Jean-Pierre DECLoux évoque des phénomènes de dissolution des calcaires qui ont entraîné la formation de formes karstiques et de sources (points bleus sur la carte – diapositive 4 – document pdf en ligne sur le site du débat). Ces différents phénomènes sont répertoriés sur le site Internet ICARE. Il présente ensuite un point sur l'exploitation minière, dont les galeries ennoyées constituent une ressource en eau.



De façon générale, cette ressource en eau présente une vulnérabilité élevée, compte tenu des échanges rapides entre les parties souterraines et superficielles. La ressource est en partie protégée par la réglementation. Jean-Pierre DECLoux conclut son intervention sur l'existence de techniques permettant de limiter les effets négatifs de la pollution sur les couches superficielles et souterraines, mais il estime qu'une meilleure connaissance du Plateau de Haye gagnerait à être développée entre Toul et Dieulouard.

Intervention d'Anne-Lise LOUYOT, chargée de mission développement local à la Chambre d'agriculture de Meurthe-et-Moselle sur l'agriculture

Anne-Lise LOUYOT présente un état des lieux des exploitations agricoles des communes impactées par le projet : 120 exploitations de 81 ha en moyenne, pour un total de 149 agriculteurs chefs d'exploitation, 9 666 ha de surface agricole utile et 630 emplois (directs et indirects). Elle présente ensuite les différents types d'exploitation et de production, situées notamment le long des côtes de Toul et insiste sur le caractère dynamique et diversifié du secteur agricole.

Intervention de Raymond MULLER, directeur de la Société d'Aménagement Foncier et d'Établissement Rural (SAFER) Lorraine sur les aspects fonciers

Raymond MULLER rappelle le rôle de la SAFER, qui travaille sur le barreau Toul – Dieulouard, mais ne prend pas position vis-à-vis du projet. La SAFER intervient dans la compensation des emprises publiques. Il indique que la SAFER travaille sur le barreau aux côtés de l'établissement public foncier de Lorraine et a passé une convention permettant de stocker du foncier, à la demande de la profession agricole, afin de constituer des réserves foncières agricoles permettant de réduire l'impact sur l'agriculture si le barreau se réalise. Le stock de foncier en réserve est de 207 ha.

Questions et avis du public

Débat public et délai des réponses du maître d'ouvrage sur le site Internet

Plusieurs interventions du public relèvent que les réponses du maître d'ouvrage sont très technocratiques ou souffrent d'importants délais sur le site Internet.

Impact du projet sur l'économie agricole

Un représentant d'un collectif d'agriculteur dresse un parallèle entre le projet A31bis et le projet A32, abandonné il y a dix ans. Il déclare que le projet ne doit pas passer sur des terres agricoles qui doivent être réservées pour les générations futures. Il rappelle en outre que l'impact du projet sur la ressource en eau est un sujet majeur pour tous. Il propose d'utiliser plutôt l'ancienne base militaire de Rosières. Enfin, il refuse la solution de la concession.

Un membre de la chambre d'agriculture demande si des mesures ont été effectuées sur la perte économique engendrée pour les exploitations agricoles et pour toute la filière agricole.

Yann LETROUBLON, chef de projet à la DREAL, déclare qu'il n'y a pas d'évaluation économique de l'impact sur les terres agricoles, car le choix des variantes aura des incidences contrastées sur le prélèvement agricole. L'option ayant l'impact le plus lourd porte sur 127 hectares, qui doivent être mis en perspective des 207 hectares de réserve de la SAFER. Cette variante n'est pas privilégiée par le maître d'ouvrage.

Nuisances pour les riverains

Un intervenant évoque la problématique des nuisances sonores, notamment pour les riverains ayant construit leur habitation après la constitution de l'autoroute.

Un autre dénonce la pollution de l'air et ses risques sanitaires.

Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL, déclare que les obligations du maître d'ouvrage concernent en effet la protection des habitations antérieures à l'autoroute.

Luc CHRÉTIEN, CEREMA rappelle que des études sanitaires ont été conduites sur les principaux polluants de la circulation routière. Une modélisation des émissions de polluants a également été réalisée par rapport à l'état initial de 2010 et un état



de référence de 2030 en fonction des différents scénarios de concession. L'étude présente une baisse des principaux polluants, mais une augmentation des polluants de type métaux (nickel, chrome, vanadium). Luc CHRÉTIEN précise que des avancées significatives sont attendues sur le plan technique. Il ajoute que si le projet est décidé, une étude sanitaire sera réalisée avec une estimation des émissions, une estimation de la concentration et des risques.

Un habitant de Jaillon remarque que certaines habitations de son village sont extrêmement proches d'un des tracés neufs. Il demande quels outils peuvent être mis en place pour mesurer le contentement et le mécontentement de la population vis-à-vis de ce projet.

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public, déclare que les avis défavorables au projet seront repris dans le compte-rendu de la CPDP.

Sophie NOIRET, CEREMA indique que le tracé auquel l'intervenant fait référence est un fuseau de passage. Elle rappelle que le tracé n'est pas encore défini précisément. Elle assure que le maître d'ouvrage est conscient des problématiques présentées par le village de Jaillon.

Un autre habitant de Jaillon, souhaite savoir comment l'État compte indemniser les riverains, si le projet se concrétise. Il remarque que les maisons des riverains en proximité d'autoroute seront dépréciées, voire invendables.

Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL, rappelle que la présentation porte sur le recensement des enjeux et non sur leur classement hiérarchique. Ces enjeux, qu'ils soient naturels, humains ou patrimoniaux, devront être confrontés pour éclairer sur la meilleure des variantes. Un travail plus important sera réalisé sur le fuseau, le choix du tracé, pour minimiser les impacts sur le territoire. Il indique que l'État et le maître d'ouvrage pourront être amenés à conduire des procédures d'expropriation.

Paysage et patrimoine

Le vice-président du parc naturel régional de Lorraine rappelle que le barreau va avoir un impact majeur sur le patrimoine naturel et paysager de la partie sud-ouest du parc. Il évoque des espèces menacées, des ruptures de continuité écologique impossibles à rétablir et une importante consommation de foncier. Il estime que le projet va constituer une atteinte à l'attractivité du territoire et compromettre les objectifs des trames bleues et vertes du parc, sachant que le droit des côtes de Toul constitue un paysage emblématique de la Lorraine. Le vice-président rappelle que l'État a validé une charte engageant la réduction de la consommation foncière pour lutter contre l'artificialisation des sols.

Luc CHRÉTIEN, CEREMA revient sur les ruptures de continuité écologique et explique que si le projet se concrétise, le maître d'ouvrage sera tenu, d'un point de vue réglementaire, d'en tenir compte et de rétablir le corridor, par un viaduc ou des aménagements facilitant le rétablissement.

Le président du comité pour l'étude et la restauration de la chapelle templière de Libdeau rappelle que cet édifice est classé et que sa restauration est soutenue par l'État, les collectivités locales, des entreprises et des particuliers. Il explique que le projet, dans sa variante n° 4, impacte la zone de protection de 500 mètres du monument historique. Il affirme que les travaux sont de nature à impacter et déstabiliser la structure du monument de façon irréversible. Il indique que le comité s'associe à la demande de moratoire des élus du Toulousin afin que soient étudiées des pistes alternatives. Le président du comité conclut son intervention sur le fait que les axes de circulation rapide sont un facteur de croissance de la délinquance de passage et d'atteinte aux biens.

Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL, déclare que la chapelle de Libdeau est un site qui présente un enjeu historique et patrimonial important, voire déterminant par rapport au fuseau n° 4. Il précise que cet enjeu ne doit pas être examiné isolément, dans la mesure où les autres variantes présentent des enjeux patrimoniaux, humains ou environnementaux. La somme des différents enjeux permettra au maître d'ouvrage de décider de la poursuite ou non du projet et de son éventuel tracé (si le projet est maintenu).

Une conseillère municipale à Autreville-sur-Moselle s'interroge sur l'arrivée de l'échangeur du côté de Dieulouard et évoque la présence d'un site classé sur les lieux (étangs), susceptible d'être dégradé par la présence de l'échangeur ou du barreau. Elle indique aussi que des habitations sont situées à proximité et que le site génère une part importante des revenus de la commune.



Sophie NOIRET, CEREMA déclare que le franchissement de la zone se ferait par viaduc, sur cette section, pour se raccorder à l'A31. Elle précise que l'implantation d'un viaduc sur la zone aura un impact paysager. Elle déclare que le franchissement se fera au plus loin des habitations et précise que les enjeux relatifs aux nuisances sonores seront pris en compte.

Alternatives de tracé : passage par le massif de Haye

L'adjoint au maire d'Essey-Lès-Nancy aborde la question du massif de Haye et déclare que des associations ont accepté qu'une partie du massif (en bordure de l'A31) ne soit pas classé pour permettre un élargissement à deux fois trois voies entre Toul et Nancy, ce qui rendra le barreau Toul – Dieulouard inutile.

Un représentant d'un collectif d'associations environnementales rappelle que la DREAL a fourni tardivement des informations sur les emprises nécessaires à l'élargissement de l'A31 et de l'A33 dans le cadre de la protection de la forêt de Haye malgré les demandes des associations. Il relève que la DREAL a alors demandé 45 m d'emprise le long de l'axe puis a demandé une emprise de plusieurs dizaines d'hectares pour aménager le nœud autoroutier de l'entrée sur Laxou. Il estime que la DREAL a imposé aux associations d'accepter ces dispositions il y a un an et demi pour mettre aux normes l'autoroute et pour prévoir des travaux d'élargissement. Il ne comprend pas comment la DREAL peut alors venir présenter des aménagements neufs dans ce cadre.

Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL, déclare que la DREAL a souhaité préserver cette possibilité pour l'avenir. Il rappelle qu'aucune étude d'aménagement n'a été réalisée.

Alternatives de tracé : s'arrêter à Gondreville

Un intervenant du public remarque que le trafic sur le barreau Gye – Dieulouard restera fluide pendant encore de nombreuses années. Il en conclut qu'il n'est pas nécessaire d'aller jusqu'à Gye et déclare que le tronçon peut s'arrêter à Gondreville.

Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL, déclare que les conditions de circulation seront dégradées sur ce barreau, à l'horizon 2030. Il ajoute que la partie Gye – Gondreville permettra d'assurer une meilleure fluidité entre les trafics locaux et les trafics de transit.

Alternatives de tracé : la D611

Un intervenant souhaite savoir si d'autres alternatives routières au nouveau barreau concédé à 2x2 voies ont été étudiées. Il lui semble impossible de déverser l'équivalent de cinq voies dans trois voies. Il évoque la possibilité d'un raccordement entre Dieulouard et la D611 et le passage, dans un second temps, de la D611 à deux voies.

Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL, assure que l'aménagement Toul – Dieulouard (deux voies) et l'aménagement de l'A31 (Bouxières – Fey) à trois voies peuvent faire l'objet d'une conjonction, au vu du trafic et des capacités.

Alternatives de tracé : le triplement de l'infrastructure existante

Un élu local déplore l'absence de réponses suffisamment précises sur l'impossibilité du triplement de l'A31 au droit de Nancy. Il demande si des études en font la démonstration. Il interroge le maître d'ouvrage sur le coût précis du barreau Toul – Dieulouard et sur le coût précis d'un triplement de l'A 31 entre Gye, Nancy et Bouxières-aux-dames. Il souhaite la mise en place d'une contre-expertise indépendante sur cette question du triplement de l'A31 existante.

Jérôme PFAFF, CEREMA, revient sur les difficultés d'aménagement à trois voies au droit de Nancy et déclare que la première difficulté est liée à l'échangeur d'origine, qui pourrait être réaménagé, mais ne règlera pas le problème d'accès à Nancy, lié à une série de carrefours à feux. La deuxième difficulté technique est le passage au droit de Maxéville, qui implique un élargissement de la plate-forme routière de 7 m et pose des difficultés de deux côtés : cet élargissement implique soit la construction d'un ouvrage, soit une opération de minage à rendement faible (sur plusieurs années, avec des impacts importants pour les riverains, ainsi que pour le trafic).

Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL, revient sur les éléments de chiffrage de coûts demandés, qui seront transmis, mais rappelle que la DREAL a travaillé sur des ratios et sur un projet global. Il précise que l'ordre de grandeur du barreau Gye – Dieulouard est de 500 millions d'euros. Il rappelle que le choix des variantes n'est pas lié qu'à la dimension



financière, mais doit tenir compte des problématiques d'aménagement du territoire, de fonctionnalité, de conditions de réalisation, aux différents impacts.

Un projet pour répondre aux difficultés de circulation dans l'agglomération nancéienne au détriment du Toulinois

Un intervenant remarque que l'engorgement de l'A31 est essentiellement dû aux véhicules qui empruntent la sortie vers l'A33. Il observe qu'aucun aménagement ne va être fait au niveau de cette sortie. Il estime que le Toulinois va concentrer tous les inconvénients du nouveau segment sans pour autant en tirer d'avantages et s'interroge sur l'absence d'aménagement sur la sortie A33.

Jérôme PFAFF, CEREMA, revient sur les difficultés d'accès à Nancy depuis Toul et l'échangeur d'origine : les remontées de file depuis cet échangeur sont principalement liées à un manque d'écoulement de l'avenue de la Résistance. Cette problématique ne peut être selon lui réglée par un simple aménagement autoroutier. Le problème réside dans l'accès à Nancy.

Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL, rappelle que le projet ne permet pas d'apporter des solutions à l'agglomération nancéienne au détriment d'autres territoires. Le projet répond à des difficultés de congestion sur l'axe nord-sud.

Un intervenant revient sur les prévisions de trafic à horizon 2030 sans aménagement et remarque qu'il n'y aura pas de désengorgement de la portion d'autoroute à 2x2 voies de Nancy, dans la mesure où le maître d'ouvrage exclut tous travaux dans la zone (échangeur de Nancy, contournement de Nancy).

Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL, déclare que les prévisions tablent sur un trafic dense entre Toul et Nancy (supérieur à 55 000 véhicules/jour), qui ne justifie pas l'élargissement à 2x3 voies. Nancy fait cependant l'objet d'une conjonction importante de trafic et l'État a indiqué sa volonté de travailler avec l'agglomération nancéienne sur des solutions de mobilité.

Un intervenant demande si des solutions d'élargissement sans nuisances (paysage, santé) ont été étudiées dans le territoire nancéien.

Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL, déclare que des difficultés d'élargissement vers Nancy sont identifiées (échangeur, densité d'habitats à Maxéville, impacts environnementaux).

Plusieurs intervenants estiment que le barreau toulinois ne répond pas à une saturation locale de l'autoroute, mais qu'il est souhaité par les grandes agglomérations qui ne se soucient pas des impacts sur la population du Toulinois.

Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL, répond que sans le projet la circulation entre Gondreville et Nancy continuera à se dégrader avec des circulations qui sont estimées en situation de référence de l'ordre de 70 000 véhicules par jour dans les hypothèses basses. Il rappelle qu'en termes de sécurité, avec la juxtaposition des usages entre trafics locaux et trafics de transit, pour assurer une meilleure fluidité, il paraît intéressant de pouvoir élargir la section entre Gye et Gondreville.

Concession et report de trafic

Le maire de Fontenoy-sur-Moselle s'interroge sur les conséquences du péage sur le report de trafic.

Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL, déclare que les études de trafic tiennent compte de l'impact du péage sur le comportement des usagers. Le barreau Gye – Dieulouard va capter une grande partie du trafic de transit (16 000 véhicules/jour). Il rappelle que les poids lourds procèdent à un arbitrage temps/coût qui apparaît plus favorable en passant par le barreau Gye – Dieulouard à péage. Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL, présente une courbe des coûts horaires, par pays (entre 20 euros et 40 euros), auxquels s'ajoutent les coûts d'immobilisation de la marchandise.

Un intervenant remarque que les congestions sont essentiellement liées aux difficultés d'accès des villes, si bien que le nombre de voies ne changera rien. Il considère qu'il y a un risque de report sur le réseau secondaire car les chauffeurs de poids lourds ne voudront pas payer le péage.



Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL, objecte que ce n'est pas le chauffeur qui choisit le trajet et rappelle que les recettes de l'employeur sont liées à des contraintes de livraison. Il indique que le transporteur optimise son temps pour avoir un maximum de tournée, quelle que soit sa nationalité.

Concernant l'accès des villes, il remarque que de nombreux déplacements ne vont pas de centre à centre, mais de périphéries à périphéries. Les accès routiers, au niveau des échangeurs, nécessitent des réflexions avec les aménageurs secondaires. Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL, évoque la rocade de Metz et la zone entre Richemont et Hauconcourt.

Une intervenante remarque que les routiers ne paieront pas 3 euros de péage, mais paieront à la hauteur de l'essieu. Elle s'interroge sur ce prix, pour dix minutes de passage sur une autoroute payante.

Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL, rappelle que le coût du péage est de l'ordre de 10 euros HT pour un poids lourd. Un document a été transmis sur les coûts horaires et les coûts d'immobilisation du véhicule et de la marchandise. Ce document montre que le barreau est plus attractif pour les routiers.

Concession ou financement public

Un membre de la CGT Lorraine déclare que la CGT soutient la nécessité de fluidifier le trafic actuel à condition que les autres modes de déplacement soient développés (fret ferroviaire, voie d'eau, développement du TER). Il déplore la disparition programmée du fret ferroviaire et l'abandon de la gare de Vandière. Il déclare que la CGT est hostile à la concession autoroutière. Il propose un quatrième scénario, celui du financement par un emprunt d'État. Il rappelle que les actionnaires d'autoroute ont touché plus de 14 milliards d'euros grâce aux concessions.

Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL, déclare que l'État a étudié trois scénarios de financement, qui prévoient tous la concession. Il rappelle qu'un équilibre doit être trouvé entre le financement public (en tenant compte de la dette publique) et le financement privé (recours au péage). Par ailleurs, il explique que ce mode de financement permet de réaliser l'infrastructure plus rapidement. Le quatrième scénario envisagé par la CGT impliquerait une réalisation au-delà des vingt ans après la déclaration d'utilité publique.

Un intervenant remarque que le projet peut tout à fait être financé sur des fonds publics. Il rappelle que la banque centrale européenne prête de l'argent à des taux extrêmement bas. Il lui semble invraisemblable que la France ne puisse emprunter cet argent pour construire une infrastructure. Il lui semble que la solution proposée par le maître d'ouvrage fait l'objet d'une décision politique.

Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL, déclare que le mécanisme mis en place par les banques centrales ne permet pas de financer des infrastructures. Interpellé sur le plan Juncker, Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL, déclare que les autorités française et luxembourgeoise doivent travailler ensemble sur ce plan, mais il précise que le financement en crédit public pur est limité. La sollicitation peut avoir un impact sur la contribution publique, mais elle ne changera pas la donne sur les délais de réalisation du projet.

Soutien à l'activité économique

Une élue locale demande ce que va apporter le projet au Toulousain en termes de développement durable. Elle note que les impacts positifs sur l'économie ne sont pas chiffrés. A l'inverse, elle insiste sur les impacts environnementaux du projet, notamment la pollution carbone.

Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL, déclare que les retombées économiques du projet ne sont pas chiffrées. Il rappelle que l'A 31 a structuré l'aménagement du territoire et permis l'installation d'équipements dans le sillon lorrain. Selon lui favoriser la fluidité du trafic facilite l'implantation de pôles générateurs. C'est pourquoi le projet a une valeur socio-économique positive. Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL, déclare qu'il a aussi des impacts négatifs sur l'environnement humain, environnemental et agricole.

Développement de la multimodalité

Une intervenante rappelle que la création de l'autoroute A4 n'a pas induit les bénéfices qu'on lui prêtait au moment de la décision en 1974. Elle invite les élus des métropoles et le maître d'ouvrage à ne pas commettre les mêmes erreurs et à trouver



des alternatives au projet A31bis, notamment grâce au transport ferroviaire, que ce soit pour les voyageurs ou pour les marchandises.

Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL, indique que des études ont été menées sur le cadencement et sur le développement de l'autoroute ferroviaire. Il apparaît que ces modes, bien qu'encouragés, ne permettront pas de répondre à l'ensemble des besoins de déplacement. Il rappelle que le passage de 6 à 10 trains/jour sur l'autoroute ferroviaire est exclu par la SNCF.

Un intervenant remarque que dans un contexte de conférence internationale sur le climat (COP 21), les élus devraient proposer des alternatives (train, ferroutage) au projet autoroutier.

Un responsable associatif évoque les impacts en termes de pollution. S'il est nécessaire de désengorger l'A 31, il argumente en faveur de solutions alternatives privilégiant la santé des individus et le respect de la biodiversité. Le train, le ferroutage, les canaux, la mise en place d'une véritable politique de transport en commun lui semblent prioritaires, tant au niveau régional qu'au niveau national.

Le maire de Villey-Saint-Étienne estime que le développement ferroviaire doit être accentué. Il propose l'instauration de mesures dissuasives pour le transport international (comme l'écotaxe) et des mesures incitatives pour d'autres types de transport, comme le fret fluvial (liaison Saône – Moselle). Il indique que les élus du Toulinois demandent que l'enveloppe du projet A31 bis soit dédiée à des solutions routières alternatives et à des reports modaux ferrés et fluviaux.

Un intervenant demande si des régulations fiscales européennes sont attendues sur les carburants ou les tarifs de péage (à l'image de ce qui se fait en Allemagne). Il s'interroge également sur la mise en œuvre de transports collectifs performants aux heures de pointe du trafic autoroutier, pour provoquer un effet de substitution.

Un adjoint au maire d'Essey-Lès-Nancy estime qu'il manque un scénario alternatif de transport en commun. Il remarque que ce point est soulevé lors de chaque réunion et observe que malgré les efforts de la région, la SNCF appauvrit les dessertes du Toulinois vers Paris, Strasbourg, le Luxembourg et le sud de la France.

Un intervenant, viticulteur et arboriculteur, remarque que ce projet semble déjà acquis pour certains. Il estime que les chemins de fer lorrains gagneraient à être mieux organisés avec ceux du Luxembourg, ce qui résoudrait une partie du problème de saturation. Il se déclare en faveur de l'instauration d'une taxe poids lourds, voire d'une interdiction pour ces véhicules de rouler à certaines plages horaires afin de favoriser la circulation locale.

Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL, déclare que des travaux sont menés conjointement avec le Luxembourg sur le TER, le transport par autobus et le co-voiturage. S'agissant spécifiquement de l'offre ferroviaire, une étude demandée par le Conseil régional a montré un doublement de la demande. Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL, observe que malgré les projets en cours ou prévus sur la complémentarité des modes et sur les alternatives à la voiture, les besoins de déplacement ne seront pas absorbés.

S'agissant de la mise en place d'une taxe sur les poids lourds étrangers, Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL, indique que le droit européen ne le permet pas. L'interdiction du trafic des poids lourds à certaines heures impliquerait quant à lui de créer des zones de stockage importantes. En outre, il note qu'une telle interdiction déstabiliserait les chaînes logistiques des entreprises, pénalisant ainsi l'activité économique sachant que l'activité logistique représente 7 % de l'emploi en Lorraine. Il rappelle ensuite que d'un côté comme de l'autre de la frontière luxembourgeoise, la volonté est de rendre les modes complémentaires et non de les opposer.

Demande d'explications sur les études ou demande d'études complémentaires

Un intervenant remarque qu'il n'a pas trouvé d'état initial de l'environnement sur le Fontenoy, ou encore l'état initial du bruit. Sophie NOIRET, CEREMA, déclare qu'il n'y a pas eu d'état initial sur le Fontenoy, qui ne faisait pas initialement partie de la zone d'étude. La proposition a été faite ultérieurement. Une étude sera menée sur cette section, pour la variante n° 5.

Un intervenant demande si des études ont été réalisées sur la destination finale des différents flux de véhicules. Dans le cadre de l'A32, il rappelle qu'à l'époque des études avaient montré qu'une grande partie des véhicules remontaient vers Bruxelles,



la Hollande et l'Allemagne du Nord. Il lui semble donc qu'une étude de destination des flux gagnerait à être réalisée pour l'A31. Il évoque également la réalisation d'une étude sur le contournement de Nancy, dans le cadre de l'A32.

Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL, rappelle qu'un débat public s'était tenu sur l'A32 et avait conclu au souhait de privilégier les aménagements sur place et de vérifier si les autres modes pouvaient répondre aux besoins de déplacement. C'est dans ce sens que le projet A31bis a été conçu : avec des élargissements de l'infrastructure existante, excepté pour Nancy, où l'aménagement n'est pas possible. Concernant les autres modes, différents acteurs, dont l'État, ont investis ou réalisés travaux importants (offre ferroviaire, multimodalité, investissements sur la Moselle canalisée, création de pôles d'échanges multimodaux). Malheureusement, malgré ces investissements, il indique que les offres alternatives ne suffiront pas à capter l'ensemble du trafic.

Sylvain LAROSE, CEREMA déclare qu'une étude de trafic a bien été réalisée en s'appuyant sur un recueil de données sur l'ensemble du périmètre du sillon lorrain. L'enquête tient compte des origines et des destinations et montre qu'en effet des véhicules ne font que traverser le sillon lorrain. Sylvain LAROSE déclare que le transit des véhicules qui ne font que traverser le sillon est de 10 000 véhicules/jour et 5 000 poids lourds/jour.

Un intervenant s'enquiert de ce qui justifie la différence de trafic entre Toul – Gondreville et Gondreville – Nancy.

Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL, remarque qu'il existe plusieurs échangeurs sur la zone, en proximité de Toul, notamment à l'est de Gondreville. Il ajoute que les différences de trafic sont calculées par comptage.