



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

VERBATIM DE LA RÉUNION PUBLIQUE Restitution des résultats de l'expertise complémentaire Nancy, le 10 septembre 2015, 19h15 à 21h50

En tribune :

Commission particulière du débat public :

Michel MORIN – président

Jean-Paul PUYFAUCHER

Jean-Michel STIEVENARD

Maîtrise d'ouvrage :

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL Lorraine

Yann LETROUBLON, Chef de projet DREAL Lorraine

Experts indépendants :

Jean DETERNE

Marc PEREZ

Intervenants :

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



(Début de la réunion à 19h15)

Michel MORIN, président de la CPDP

Bienvenue à cette réunion du débat public sur l'A31 bis. Avant d'entrer dans le vif du sujet, je donne la parole à Mme MAIRE, conseillère municipale de Nancy, qui représente Monsieur le Maire de Nancy qui nous accueille dans sa ville aujourd'hui.

Aline-Sophie MAIRE, conseillère municipale - Ville de Nancy

Bonjour. Mesdames, Messieurs les élus, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, je vous prie d'excuser Laurent HÉNART, qui n'a pas pu se rendre ce soir à cette réunion publique. Il a été retenu sur d'autres rendez-vous. Il sera présent lundi 21, prochain, pour la réunion de clôture prévue.

J'ai déjà eu le plaisir de vous accueillir le 24 juin dernier. Je ne voudrais pas vous réexpliquer l'importance pour le bassin nancéen et plus largement pour le sillon lorrain de ce projet d'A31 bis, qui doit devenir un grand corridor, qui doit relier l'Europe du Nord à l'Europe du Sud. En tout cas, je voulais vous souhaiter la bienvenue ici pour vous accueillir pour cette réunion de présentation de l'expertise sur l'aménagement du triangle Toul – Nancy – Dieulouard, qui est un point également important dans cet aménagement global.

Je ne serai pas plus longue, parce que je pense qu'il est important que nous entendions les experts et que vous puissiez échanger avec la salle. Nous sommes surtout là pour cela ce soir. Je vous remercie de votre attention et bonne réunion.

Michel MORIN, président de la CPDP

Merci, Madame. Notre réunion d'aujourd'hui a pour objet principal de vous présenter l'expertise complémentaire indépendante qui a été diligentée – j'y reviendrai tout à l'heure – et qui a donc conduit au report de la fin du débat public, qui devait se terminer le 13 juillet et qui ne se terminera que le 30 septembre.

Comment se déroulera notre réunion d'aujourd'hui ? Très rapidement, d'abord, comme c'est la règle, nous procéderons à un rappel des principes du débat public, puis du contexte de l'expertise complémentaire qui vous sera présentée. Ensuite, il y aura présentation par deux des trois experts des résultats de cette expertise complémentaire, et bien sûr des échanges avec la salle. Après quoi, pour terminer, nous ferons état des suites de notre débat. Je donne la parole à M. Jean-Paul PUYFAUCHER, membre de la Commission, pour les principes du débat public.

Jean-Paul PUYFAUCHER, membre de la CPDP

Merci. Bonsoir. Les principes du débat public sont rappelés au début de chaque réunion et nous y tenons. C'est dire ce que nous faisons et faire ce que nous disons. C'est un des grands principes, si nous voulons animer un débat public avec sérénité.

Le débat public porte, depuis quelques années déjà, sur l'opportunité du projet, ses objectifs, ses principales caractéristiques. J'ai dit depuis quelques années. Les premiers débats publics ne portaient pas sur l'opportunité du projet, mais très rapidement nous nous sommes aperçus que nous ne pouvions rien interdire dans un débat public. Si le public voulait débattre de l'opportunité, il débattait de l'opportunité. Il se déroule en amont de la décision du maître d'ouvrage et la Commission particulière que nous représentons est indépendante. Elle n'a pas de lien avec le maître d'ouvrage. Elle n'est ni aucune partie prenante avec le projet ni aucun intérêt particulier dans le projet. Elle est neutre. Elle ne prend pas position sur le projet, ne donne pas son avis. C'est une question que l'on se pose souvent, de savoir quelle est notre indépendance, quelle est notre neutralité. Tout à l'heure, nous en parlions encore entre nous, en disant que ce que nous cherchions à être, c'était d'honnêtes hommes et des hommes qui essaient de réfléchir honnêtement et indépendamment de tout.

La composition de la CPDP – vous avez vu notre Président, Michel MORIN – est de 7 membres. 5 sont ici ce soir, 3 à la tribune, 2 dans la salle. Elle anime le débat pour vous informer, vous écouter, que vous puissiez exprimer vos questions, vos avis, vos critiques, vos suggestions. Et parmi vos suggestions, il y a eu celle de l'expertise indépendante, dont Michel MORIN vous présentera la manière dont elle a été décidée par la Commission nationale.



Trois principes régissent le débat public.

- La transparence des informations. Nous essayons de veiller à ce que toutes les informations soient accessibles au plus grand nombre, notamment par le site internet.
- L'équivalence des prises de parole.
- Et l'argumentation des échanges. C'est la force de vos arguments que nous retiendrons et qui fera, à mon avis, la qualité de ce débat.

Je vous en remercie et repasse la parole à Michel MORIN.

Michel MORIN, président de la CPDP

Je disais que la réunion de ce soir a pour objet principal la présentation de l'expertise complémentaire. Comment celle-ci a-t-elle été décidée et menée ? Il faut d'abord savoir que c'est un dispositif qui est régi par le Code de l'environnement. Un article dit que la Commission particulière du débat public peut demander à la Commission nationale de décider d'expertises complémentaires, car c'est la Commission nationale qui en décide. Et un autre article, que le coût de l'expertise complémentaire est à la charge de la Commission nationale.

Il se trouve que, début juin, le 6, le 8, et un peu après, la Commission particulière a reçu 4 demandes séparées d'expertises complémentaires. L'une de M. Dominique POTIER, député de Meurthe-et-Moselle, ici présent. L'autre de M. Olivier JACQUIN, Président de la Communauté de communes du Chardon Lorrain. Une troisième dans un cahier d'acteurs des élus du Toulinois, à savoir trois communautés de communes représentant 82 communes du Toulinois. Et enfin, une quatrième demande émanant de trois citoyens, habitant dans le Toulinois.

La Commission particulière en a débattu, a constaté que ces demandes qui étaient diverses portaient en fait essentiellement sur le même objet, c'est-à-dire des interrogations sur le barreau neuf Toul – Dieulouard, des interrogations sur la faisabilité d'élargir l'A31 sur place, au droit de Nancy, des interrogations sur le flux attendu sur le barreau Toul – Dieulouard. C'est pourquoi, par lettre du 18 juin, j'ai saisi le Président de la Commission nationale, en lui suggérant de diligenter une expertise indépendante. Et c'est le 2 juillet que la Commission nationale du débat public a décidé de donner une suite favorable à cette demande. J'en reprends les termes, que vous avez là :

- La faisabilité de l'élargissement sur place à 2x3 voies de l'A31 entre Gye et Dieulouard, en tenant compte des différents paramètres financiers, économiques, environnementaux et humains.
- La capacité d'un tel aménagement sur place à répondre à l'objectif de désengorgement de l'A31, puisque c'est l'objectif affiché dans le projet.
- Troisième point : le trafic attendu sur l'éventuel barreau neuf Toul – Dieulouard en tenant compte des différents paramètres de sa mise en concession, et donc de sa capacité à répondre à l'objectif de désengorgement, toujours, de l'autoroute.

La Commission a demandé également que l'expertise apporte un éclairage sur le potentiel de report modal en transport de marchandises et particulièrement en transport de voyageurs dans l'espace métropolitain du sud de la Meurthe-et-Moselle.

La Commission nationale a fait un cahier des charges et a donc choisi trois experts indépendants : M. Jean DETERNE, ici présent, M. Marc PEREZ, ici présent et M. Jean-Noël CHAPULUT, qui malheureusement n'a pu se libérer pour ce soir. Ils ont donc travaillé dans des conditions relativement difficiles, en tout cas très contraintes, puisque je crois que le cahier des charges était du 21 juillet et qu'ils ont rendu leur expertise le 31 août. C'est donc un travail dont la Commission les remercie beaucoup. Et maintenant, je leur donne la parole, pour qu'ils nous présentent cette expertise complémentaire.

Jean DETERNE, expert indépendant

Monsieur le Président, merci. Mesdames et Messieurs, bonsoir. Je crois que la politesse veut que nous commençons par nous présenter. Jean-Noël CHAPULUT n'a pas pu être parmi nous aujourd'hui. Il est ingénieur général honoraire des Ponts, des Eaux et des Forêts, retraité depuis 6 ans, en créant ensuite un cabinet de conseils, et c'est à ce titre qu'il intervient sur l'expertise. Il a tenu pendant sa longue carrière des fonctions d'une part dans l'administration de l'équipement et d'autre part dans le secteur privé, en particulier dans le secteur de l'aménagement immobilier, de l'aménagement aussi d'aéroports.



Moi-même, je suis Jean DETERNE. Je suis aussi ingénieur général honoraire des Ponts, des Eaux et des Forêts. J'ai tenu des postes dans l'administration, essentiellement dans le domaine routier, autoroutier et la plupart des domaines techniques. J'ai été ensuite, pendant 10 ans, directeur général d'une société concessionnaire d'autoroute, qui est proche de vous, puisque ce sont les Autoroutes Paris Rhin Rhône, dont le dernier péage est au sud de Toul, à Gye. Et depuis 5 ans, retraité, je dirige un cabinet de conseils, dans les domaines que je maîtrise le mieux.

Je veux simplement, avant de donner la parole à Marc PEREZ, vous prier de m'excuser. Je n'irai pas tout à l'heure au pupitre, car j'ai un petit souci d'épaule blessée. Je resterai donc assis à cette table pour vous faire la présentation, en m'excusant encore de ne pas me lever.

Marc PEREZ, expert indépendant

Je pense que cela ne posera pas de problème. Il y en aura un assis, un autre debout, cela fera du changement et de l'animation. Donc, Marc PEREZ. Je suis originaire de Lyon. Formation INSA, puis laboratoire d'économie du transport avec 4 ans de travail avec Yves CROZET. Je suis maintenant directeur adjoint du cabinet TTK, qui est un bureau d'études transport et déplacement, localisé à Karlsruhe, avec des bureaux à Lyon également. Et pour ce qui concerne le secteur d'étude, il se trouve qu'une de mes premières études, lorsque j'ai démarré ma carrière il y a près de 20 ans, a été le premier PDU de la ville de Nancy. C'est donc un peu un retour dans cette région et c'est toujours un plaisir. Je te rends la parole.

Jean DETERNE, expert indépendant

Nous commençons par situer à nouveau l'A31 dans le réseau routier environnant pour dire deux choses. D'une part que l'A31 ici assure plusieurs fonctions principales. Une fonction de rocade. Il n'y a pas de réelle rocade de Nancy. Donc, en fait une fonction urbaine, essentiellement pour les trafics de véhicules légers. Mais également une fonction pour le grand transit, nord Lorraine vers sud-ouest et sud-est Lorraine. Épinal serait un peu plus loin ici. Et pour ces deux fonctions, évidemment, les attentes des usagers, les objectifs ne sont pas les mêmes. Nous nous apercevons que, lorsque – nous parlerons du trafic dans très peu de temps – le trafic augmente et notamment en heures de pointe, ou en cas d'incident, d'accident ou de travaux, il n'y a pas de réelle alternative à l'utilisation de la partie centrale de l'A31.

Il n'y a pas de rocade, donc à la différence de Metz, nous ne pouvons pas rejeter une partie du trafic urbain sur une rocade complète. Et en ce qui concerne le transit, dans la partie nord, nous pouvons certes penser à utiliser la route départementale 611, mais l'accès à l'A31 vers Dieulouard et Belleville est assez difficile. Par contre, la partie sud-ouest de l'A31 comporte effectivement une possibilité d'alternative qui est d'ailleurs utilisée spontanément par un certain nombre de poids lourds pour éviter un peu de péage à Gye, c'est d'utiliser le contournement sud A33 puis d'accéder au diffuseur d'Allain, qui est un peu au sud de Gye.

Donc, en réalité, pour la partie sud-ouest de l'A31, il y a une alternative, de mauvaise qualité. Mais pour la partie nord et surtout la partie centrale, il n'y a aucune alternative crédible.

Le maître d'ouvrage a effectué des prévisions de trafic et des projections de trafic. Nous avons examiné la méthodologie utilisée. C'est une méthodologie qui est conforme aux règles de l'art. Et en particulier, la question nous avait été posée. Il n'y a pas de double compte entre la croissance prise en compte pour le PIB, qui est évidemment une hypothèse macroéconomique et le développement des zones d'activités, parce que nous aurions pu penser que nous additionnons à la fois une croissance générale et une croissance particulière liée aux zones d'activité.

Pour la projection dans le futur, évidemment nous sommes dans un domaine un peu plus subjectif, mais la simple extrapolation de la croissance constatée entre 2002 et 2014, conduit à une augmentation très proche de l'hypothèse basse du maître d'ouvrage – cela doit être 12 % contre 15 % et une hypothèse haute supérieure de l'ordre de 10 % – ne nous a pas paru exagérée.

J'ai parlé là de projections globalement acceptables. Si nous regardons cependant, nous voyons ici les valeurs en trafic journalier moyen annuel et les pourcentages poids lourds en 2012 et, en hypothèse basse et haute 2030. Nous avons cependant, pour une croissance globale, qui paraît tout à fait réaliste, des interrogations, ou plus exactement nous pensons qu'il sera nécessaire de confirmer la forte croissance au nord de Nancy. Et nous y reviendrons tout à l'heure, c'est Dieulouard – Bouxières. Est-ce que c'est réellement lié à un fort développement urbain ? Il faudra le confirmer. La forte croissance en déviation de Champigneulle ici, où nous sommes dans une situation très particulière avec des échangeurs très proches et



des zones commerciales. Est-ce qu'il faut réellement s'attendre à un développement encore plus important de la fonction desserte des zones commerciales dans cette partie ? Puis, il faudra également confirmer l'évolution du trafic de transit poids lourds nord – sud, parce que comme certains d'entre vous d'ailleurs nous l'ont fait remarquer, mais nous avons nous-mêmes les comptages du péage de Gye, il faudra confirmer que le transit poids lourds nord – sud croîtra autant ou en tout cas qu'il rattrapera tout ce qui a été perdu au cours des dernières années.

Nous avons examiné également les modes alternatifs. Dans la situation actuelle et même dans les situations projetées, il ne semble pas à même d'attirer une part plus importante qu'actuellement des trafics, parce que le choix modal est lié à bien d'autres raisons que les tarifs. Il est lié à la commodité, également au confort, même si parfois il y a des encombrements. A *contrario*, les experts pensent que s'il y avait une amélioration importante de l'offre routière, alors certains voyageurs pourraient décider de revenir vers la route. Pour résumer les choses en quelques mots, il est assez difficile de faire partir des voyageurs de la route vers les transports en commun, si la commodité n'est pas assurée. Par contre, il est relativement facile de faire revenir des voyageurs des transports en commun vers la route.

Pour illustrer les difficultés prévisibles en traversée de l'A31, dans la section centrale, ce n'est peut-être pas très lisible, mais au départ l'échangeur 17 est celui de Les Baraques, et le dernier échangeur examiné est Bouxières. Le CEREMA nous a élaboré, à notre demande, un tableau qui permet de donner les taux de saturation. En fait, les réserves de capacités, à l'horizon 2030, à l'heure de pointe du soir et à l'heure de pointe du matin. Et nous avons choisi l'hypothèse haute puisque, là, il s'agissait d'un raisonnement de risque, parce qu'au-delà de ces taux de saturation, il faut savoir que s'il y a le moindre incident, nous avons un blocage des voiries. La légende est que ce qui est rouge correspond à lorsque nous sommes en heure de pointe à plus de 80 % de la capacité. Et ce qui est vert correspond à lorsque nous sommes à moins de 50 % de la capacité. J'ai oublié de dire qu'il y avait l'heure de pointe du matin et du soir et qu'il y avait le sens nord – sud et le sens sud – nord qui figurent ici.

Ceci pour dire que si nous ne faisons rien, nous nous préparerions une situation très difficile. En tout cas, s'il y a le moindre incident en heure de pointe ou s'il y a un problème de travaux. Nous le verrons tout à l'heure. D'ailleurs, le problème de travaux se pose réellement à court terme puisque le maître d'ouvrage doit assurer la réfection des viaducs de Frouard. Justement, concernant le schéma des déviations ou des alternatives, lors des travaux de réparation, de réfection du viaduc de Frouard, comme je l'ai dit, dans la première carte il y a très peu d'itinéraires alternatifs pour cette partie centrale de l'A31. Et il convient au minimum, mais nous serons plus précis tout à l'heure, d'étudier des aménagements localisés, ou pas si localisés que cela, pour valoriser un peu mieux l'itinéraire Dieulouard – Toul, qui, dans la topologie du réseau, a tout de même une vocation naturelle à assurer un passage au moins du transit. Pas du trafic urbain, nous ne pouvons pas préjuger de cela. Un tel itinéraire un peu complété, un peu aménagé, permettrait sans doute de mieux réguler le trafic des poids lourds sur A31. Peut-être l'interdire en transit à certaines heures. Peut-être aussi créer au nord de Dieulouard des aires de contrôle attente pour ce type de trafic.

Nous en venons maintenant à une des questions qui est posée : l'aménagement sur place à 2x3 voies de Toul – Dieulouard, qui évidemment serait de nature à réduire à la question soulevée tout à l'heure des limites de capacités. Nous avons regardé les études passées. Évidemment, en nous plongeant dans ces études, nous arrivons aux mêmes conclusions que le maître d'ouvrage, c'est-à-dire que l'aménagement sur place à 2x3 voies, même ponctuellement 2x4 voies, au droit de Champigneulle, est techniquement réalisable. Il permettrait de faire face à la demande pour plusieurs dizaines d'années, s'il est réalisé avec un profil normal et éviterait donc les impacts locaux d'un barreau neuf. Mais, cet aménagement comporterait des inconvénients très forts. De très grandes difficultés techniques et un coût actualisé par référence aux études de CEREMA d'il y a quelques années, qui serait de l'ordre de plus de 600 millions d'euros, c'est-à-dire plus cher que le barreau neuf, sans apporter les mêmes avantages, et plus exactement en apportant des inconvénients. Il serait contreproductif en termes de développement durable. Nous fluidifierions une autoroute radiale et nous aurions des inductions de trafic et un encouragement d'étalement urbain et délocalisation en périurbain. De même, j'ai souligné tout à l'heure la question des itinéraires de secours, des itinéraires alternatifs. Ils concentreraient tous les trafics de transit et locaux dans le même corridor, comme aujourd'hui, sans aucune alternative sérieuse d'exploitation en cas d'incidents.

Je ne passerai pas ici en revue tous les éléments techniques du dossier. Dans le rapport, nous avons mis les conclusions du CEREMA sur cette étude d'aménagement. Je n'illustrerai pour vous que deux des points. L'un des points que le maître d'ouvrage nous a schématisé ici, et qui est la zone la plus difficile, au droit de Maxeville, où il faudrait abattre la colline sur toute la hauteur, ce qui entraînerait des travaux très complexes et surtout très longs, et entraînerait en plus du coût d'investissement dont j'ai parlé tout à l'heure un coût social très important, puisqu'il y aurait des pertes de temps considérables pour les trafics qui seraient réduits à 2x1, voire à 2+1 voies pendant plusieurs années pour effectuer ces



travaux. Là aussi, nous rejoignons donc de ce point de vue les conclusions du maître d'ouvrage : nous ne recommanderons pas un élargissement à 2x3 voies de l'A31 à caractéristiques normales dans la traversée de Nancy.

Je crois que je suis arrivé au stade où je vais repasser la parole à mon collègue.

Marc PEREZ, expert indépendant

Cette carte schématise un peu tous les éléments que Jean a présentés, et qui nous amènent à ne pas être convaincus par cet aménagement continu à 2x3 voies. Vous avez déjà vu cette carte dans le document. Nous pouvons donc passer au projet du maître d'ouvrage que vous connaissez.

Sur la partie sud, c'est un projet de 115 km entre Toul et le Luxembourg, qui mélange donc des opérations d'aménagement de contournement de Metz, de Thionville. Pour ce qui nous concerne, et ce qui concerne le domaine de notre expertise, nous avons donc la combinaison d'un barreau autoroutier à 2x2 voies entre Dieulouard et Toul, ou, suivant les variantes, Dieulouard et Gye, et un élargissement à 2x3 voies de l'A31, entre Dieulouard et Bouxières. En ce qui concerne le schéma de financement, trois variantes de concession sont envisagées. Là encore, pour ce qui concerne le domaine de notre étude, il y a deux variantes de concessions. Soit nous avons un barreau Dieulouard – Toul à péage. Soit nous mettons aussi la section qui est au nord de Dieulouard à péage, donc jusqu'à Fey, ce qui permet de récolter plus de recettes et de réduire la contribution publique aux aménagements 2x3 voies et au nouveau barreau.

En ce qui concerne les variantes de barreaux, nous avons regardé les cinq variantes qui sont proposées dans le secteur de Toul. Aujourd'hui, il semble que les variantes V2 et V1 qui descendent jusqu'à Gye consistent effectivement à créer un doublon autoroutier parallèle à l'A31 existante. Et localement, dans le cours du débat public, les habitants du Toulais ont exprimé très majoritairement une préférence sur un aménagement sur place de l'A31 au niveau de Toul. Nous nous dirigeons donc probablement vers un écartement des variantes V2 (beaucoup d'effets de coupure, Bois du Tillot, coupure entre Écrouves et Toul avec des nuisances sonores proches de l'urbanisation) et V1 (second franchissement de la Moselle, coupures au Bois de Chaudeney). Ces variantes seront donc probablement écartées. Restent la variante V4 qui vient réutiliser le bout de contournement Toul existant, la variante V3 à l'ouest de Gondreville et la variante V5 à l'est de Gondreville, en réutilisation ou en parallèle à la départementale existante.

Nous avons regardé l'analyse multicritère du maître d'ouvrage. Il nous semble qu'il y a certains aspects qui sont surévalués, comme les difficultés de combiner les variantes V4 ou V5 avec la desserte locale. Il nous semble qu'elles sont gérables très correctement si ces variantes sont choisies. Par contre, un aspect est sous-estimé : ce sont les impacts environnementaux du franchissement de la Moselle, de la variante V3, au niveau de Gondreville. Enfin, un aspect n'apparaît pas dans l'analyse multicritère, mais nous paraît intéressant dans la variante V5. C'est le fait que la variante V5 permet, plus que les autres, d'offrir un second itinéraire d'entrée sur Nancy, en cas d'incident, de blocage de l'A31 au nord de Nancy. Dans la V5, nous voyons qu'avec le nouveau barreau, nous rejoindrons très facilement Nancy. Voilà pour ce qui concerne l'analyse des variantes.

D'après ce que je viens de vous dire, nous en déduisons notre conclusion, en ce qui concerne les variantes. De notre point de vue, il semble préférable d'approfondir les études soit vers la V4. Avec la V4, nous avons un aménagement à 2 voies où tout est réservé pour un élargissement à 2x2 voies. C'est donc une variante intéressante. Et la V5 présente aussi l'avantage d'accès par Nancy. Ce sont donc les deux variantes qu'il nous semblerait intéressant d'approfondir.

En ce qui concerne le projet, M. CHAPULUT, qui s'est penché particulièrement sur ces questions, nous a amenés à noter le risque délais du projet. Les travaux sont envisagés sur ce barreau pour 2020. Et ce que nous constatons aujourd'hui, certains peuvent s'en réjouir, d'autres non, mais en tout cas c'est une réalité : la genèse des projets est toujours plus longue, toujours plus difficile. Il y a de plus en plus de procédures. Et particulièrement sur ce projet-là, il y a des décisions lourdes à prendre au préalable. Est-ce que nous sommes dans un schéma de concession type 1, petite concession ou intermédiaire, ou grande concession ? Et surtout, si nous voulons avoir une décision globale sur l'ensemble de l'itinéraire, entre Toul et le Luxembourg, le processus décisionnel ne sera probablement pas si simple. Et si nous regardons un comparatif avec un autre projet autoroutier, nous avons noté, par rapport à ce lancement des travaux en 2020, donc dans 5 ans, qu'il serait plus réaliste d'imaginer un lancement des travaux dans 15 ans.

Deuxième point de réserve par rapport à ce projet. 15 000 véhicules par jour, c'est l'hypothèse basse, mais c'est aussi l'hypothèse qui correspond aux tendances – nous pouvons dire que c'est l'hypothèse la plus vraisemblable. L'hypothèse haute est possible aussi, mais l'hypothèse basse est plus vraisemblable. 15 000 véhicules pour un nouveau barreau, ce sont



des choses que nous avons beaucoup faites dans les années 90, 2000. Mais la situation économique était différente. La situation juridique également. Nous pouvions financer très facilement des barreaux autoroutiers pour des trafics de 10 000 à 15 000 véhicules par jour, par le procédé de l'adossement. C'est-à-dire que de grosses sociétés d'autoroute pouvaient, par leurs bénéficiaires, financer des petits bouts d'autoroute moins rentables. Cela n'est plus possible aujourd'hui, par rapport aux règles de concurrence juste entre tous les concessionnaires potentiels. Nous considérons qu'il n'est plus juste de privilégier un gros concessionnaire, de lui donner un petit bout. Il y a donc appel d'offres et apport de financement public pour les projets autoroutiers qui ne se financent pas tout seul. Aujourd'hui, par rapport à la situation budgétaire que nous avons en 2015 et l'interdiction de l'adossement, nous sommes dans une situation qui n'a plus rien à voir avec la situation de 2000, 2005. Donc, un barreau autoroutier pour 15 000 véhicules par jour nous semble surdimensionné et peu vraisemblable, parce que les deniers publics sont très difficiles à sortir. L'État doit vraiment prioriser ses investissements, là où il y en a le plus besoin. Et donc, nous ne sommes pas sûrs qu'en 2020, 2025, il y aura des financements pour ce type d'opérations.

Enfin, les dernières autres réserves. Il n'est pas démontré que la concession traditionnelle à péage soit la bonne solution pour ce que l'on appelle un réseau en triangle. C'est une problématique que nous retrouvons sur le projet d'autoroute Lyon – Saint-Étienne, autoroute à péage en parallèle à une autoroute gratuite. Problématique que nous retrouvons également à Strasbourg, contournement ouest, autoroute à péage en parallèle à une autoroute gratuite. Ce sont des projets qui sont très difficiles pour les concessionnaires, puisqu'ils ont du mal à savoir comment les usagers acceptent le péage s'ils ont un itinéraire gratuit en parallèle, et notamment avec le risque, si nous avons une concession classique, d'un péage qui n'est utilisé qu'aux heures de pointe, et pendant les heures creuses nous continuons à utiliser l'autoroute gratuite. Donc, un risque de recette très diminuée, donc de contribution publique fortement élevée. Donc, enjeux de solutions nouvelles à réfléchir. C'est vrai que, malheureusement, l'écotaxe a été abandonnée. Je suis convaincu que, tôt ou tard, il faudra y revenir. Cela mettra 10 ans ou 20 ans, mais nous y reviendrons.

Ces réserves nous ont amenés à imaginer un investissement plus modeste, qui serait à 2 voies et qui peut être intéressant s'il se vérifie qu'il peut être réalisé et financé, surtout, plus rapidement.

J'avais présenté en introduction l'élargissement à 2x3 voies entre Dieulouard et Bouxières. C'est un investissement qui est réservé. Il y a tout l'espace sur la bande centrale de l'autoroute. C'est un investissement qui ne nous semble pas souhaitable pour diverses raisons. Nous avons vu les effets indésirables d'un élargissement des capacités radiales au nord de Nancy. C'est un encouragement à l'étalement urbain. Aujourd'hui, dans les SCOT, dans les PDU, nous sommes *a minima* sur des gels des radiales autoroutières. D'autres agglomérations vont même vers des réductions de capacités des radiales routières et autoroutières. Donc, imaginer dans 10 ans ou 20 ans agrandir les capacités autoroutières vers le nord de Nancy pour induire du trafic qui se coince dans la masse nancéenne ne nous semble pas une bonne solution. Puis, deuxième point, cela rendrait moins rentable un nouveau barreau de contournement de l'agglomération de Nancy. Puisque si nous faisons un contournement et, en même temps, améliorons l'itinéraire gratuit, nous risquons d'avoir des fuites de trafic.

En synthèse, par rapport à ce projet d'A31 bis au droit de Nancy, nous recommandons une approche plus mesurée et par étapes.

Nous vous les développons à présent. Si je résume les points forts de notre analyse du dossier, nous pensons que dans la situation 2030, surtout dans l'hypothèse haute, qui n'est pas forcément la plus vraisemblable, mais qui est tout de même plausible, si nous ne faisons rien, cela ne fonctionnera pas au niveau de Nancy. Il faut donc faire quelque chose. Il n'est pas raisonnable économiquement et socialement d'élargir le contournement de Nancy aux normes classiques. Nous avons vu pourquoi. Le barreau neuf répond bien aux objectifs fonctionnels de délestage de l'agglomération de Nancy, mais nous paraît surdimensionné. Et ce fait d'avoir un barreau à caractère autoroutier nous paraît porter un risque d'avoir un projet qui ne se fasse que dans 20 ou 25 ans. Et nous avons vu que l'élargissement à 2x3 voies au droit de Nancy n'était pas une solution.

Donc, d'abord, il faut travailler sur l'A31 existante. Que pouvons-nous faire sur l'A31 actuelle, avec des budgets raisonnables, en tout cas en cohérence avec la situation budgétaire actuelle ?

Jean DETERNE, expert indépendant

Je reprends la parole sur ce sujet pour deux ou trois planches. En réalité, nous avons vu tout à l'heure le tableau des taux de saturation, avec les numéros des diffuseurs. Je crois que c'est encore mieux de les voir sur une carte. Ici, nous avons l'échangeur Les Baraques. Ensuite, nous avons l'échangeur Origine. Nous devons avoir l'échangeur de Maxeville, Nancy Centre. Ensuite, cela doit être Malzeville, Frouard, puis Bouxières de l'autre côté de la Moselle. Marc vient de parler de la



section au nord de Bouxières, je n’y reviens pas. La section avec le viaduc de Frouard sera réhabilitée à l’occasion des travaux autant que faire se peut, mais sans augmentation de capacités à l’occasion des travaux de réfection du viaduc. Le problème, en fait, est difficile et concentré – c’est là que nous voyons apparaître des cases rouges dans le tableau que je vous ai montré tout à l’heure – entre l’échangeur 17 Les Baraques et l’échangeur 22 Frouard.

Nous avons essayé de voir ce que nous pouvions faire pour améliorer les choses un tant soit peu. Notre tableau ici, je pense, est un peu trop petit pour que vous puissiez le lire facilement, mais je vous lirai ce qui est écrit. Je donne d’abord les principes qui nous ont guidés. Donc, des aménagements avant tout qualitatifs, notamment mise en conformité environnement, sécurité, équipement statique, avec des élargissements très limités et des mesures fortes d’exploitation. L’exploitation, c’est de la gestion dynamique des vitesses, de la gestion dynamique des files de circulation dans certains cas et des contrôles d’accès sur un certain nombre d’échangeurs.

Ces aménagements doivent permettre la requalification qualitative de l’A31 dans Nancy, qui avait été, je pense, un peu oubliée par le maître d’ouvrage, mais peut-être qu’il voudra commenter tout à l’heure. Je pense qu’il n’avait prévu d’intervenir que dans les parties à élargir. Comme il y a très peu d’élargissement et que nous souhaitons rester dans les emprises presque partout, nous estimons que les dépenses requises peuvent rester dans l’ordre de grandeur de quelques dizaines de millions. Nous avons mis 50 millions, mais il faudrait le chiffrer de plus près. Et surtout, dans les emprises, s’il n’y a pas besoin d’acquisitions foncières, nous pouvons avoir des procédures un peu différentes, qui permettent sans doute de respecter les délais dont a parlé tout à l’heure Marc, dans l’attente d’aménagements plus complets sur l’itinéraire Toul – Dieulouard.

Mais de toute façon, je vous dis ce que nous avons imaginé. La capacité reste limitée à l’horizon de 2030. Ces aménagements ne peuvent pas être suffisants pour faire face à une forte croissance de trafic. Ils permettent seulement de retarder la réalisation d’un barreau neuf, mais sans doute d’ailleurs, du coup, d’être un peu plus réalistes dans les délais de réalisation qui sont très contraints. Il faudra de toute façon trouver des solutions d’attente.

J’en viens à ce que nous préconisons. Entre Les Baraques et Laxou – c’est l’échangeur ouest vers l’échangeur Origine – le profil actuel est à 2x3 voies. En principe, 2x3 voies peuvent suffire à condition de régler deux problèmes principaux. Un premier problème est l’accès de trafic à très courte distance en heure de pointe, entre l’échangeur Origine et Les Baraques. Pour ce trafic à très courte distance, si nous arrivons à mettre en place un contrôle d’accès, cela voudra dire qu’il y a un enjeu d’environ 400 véhicules par heure sur lequel nous pouvons moduler les possibilités d’accès, par des feux d’accès sur les voies d’entrée. Reste un problème qui avait été soulevé, qui est celui de la géométrie de l’échangeur Origine, de l’échangeur de Laxou. Le CEREMA nous a donné des flux directionnels. Et sincèrement, à l’examen de ces flux, qui montrent d’ailleurs qu’il y a des flux très importants vers l’A33, au sud de Nancy, il ne nous paraît pas qu’il soit indispensable de modifier fondamentalement la géométrie de cet échangeur. Il y a une seule difficulté que nous avons identifiée – il y en a peut-être d’autres, mais nous n’en avons identifié qu’une seule –, c’est les accès vers la voirie urbaine de Nancy, en provenance de l’ouest (Les Baraques), mais aussi en provenance du sud. Ces deux voies d’accès convergent vers une voie urbaine, avec un feu urbain très proche. Et il faut sans doute, au minimum, assurer avec la ville, la coordination des feux pour ne pas avoir de reflux. Peut-être ajouter une file d’attente au premier feu pour augmenter la capacité de stockage. Si cela ne suffisait pas, il y aurait sans doute tout de même une intervention à faire, qui est de créer une anse interne à la place de la sortie directe de l’A31 ouest vers Nancy, voirie urbaine. Mais nous préconisons de ne pas élargir.

Pour la section Laxou – Gentilly, qui est en 2x2 voies avec une sortie affectée, nous reverrons tout à l’heure si nous voulons revenir sur le tableau des contraintes de taux de saturation. Nous voyons qu’il n’y a pas de problèmes majeurs.

La partie Gentilly – Maxeville est assez délicate, puisque c’est la partie dont je vous ai montré tout à l’heure un profil en travers. Elle comporte aujourd’hui 3 voies dans un sens et une voie supplémentaire en montée pour les poids lourds et 2 voies dans l’autre. Après avoir regardé avec les services du maître d’ouvrage, les possibilités techniques, il apparaît que si nous voulons rester dans les emprises, c’est possible, mais il faudra utiliser le profil en travers minimal absolu que les conditions techniques d’aménagement de ces voies urbaines permettent. Ces caractéristiques minimales absolues conduisent à supprimer la bande d’arrêt d’urgence pour créer une troisième voie dans les deux sens, ce qui impose de limiter la vitesse à 70 km/h, voire moins s’il y a un accident. Mais 70 km/h, ce n’est pas anormal pour une voirie urbaine et la longueur de cette section. La longueur de la partie difficile est de 1 500 m. C’est à peu près 2 km de limitation. Cela ne nous a pas paru inacceptable ni insurmontable. Et c’est en tout cas mieux que des files d’attente insurmontables, avec non pas 70 km/h, mais 5 km/h. Il faut aussi, dans ces conditions, avoir une gestion dynamique des vitesses et, peut-être en heures creuses, interdire à nouveau la voie de droite à la circulation pour lui rendre sa fonction de bande d’arrêt d’urgence, lorsque



nous n'avons pas besoin de la capacité. Ce sont des aménagements qui fonctionnent à plusieurs endroits, et que j'ai déjà vus fonctionner notamment en Italie et en contournement de la partie terrestre de Venise.

Ensuite, la section Maxeville – Malzeville. Elle est déjà à 2x3 voies. Il n'y a pas, *a priori*, besoin d'élargissement, mais nous pouvons tout de même l'examiner, parce que l'enjeu est de quelques centaines de véhicules par heure en heure de pointe, les accès de l'échangeur 20 Maxeville, vers le nord.

Ensuite, nous avons une section très particulière, qui est la section 21, 22, Malzeville – Frouard. C'est d'ailleurs la section la plus chargée en heure de pointe, d'après ce que donnent les études des techniciens. Le fond du problème est que cette section est de courte longueur entre les entrées et les sorties et qu'elle sert incidemment à la desserte de zones commerciales en déviation de Champigneulle. Il serait en outre très cher de l'élargir. Nous proposons également de ne pas y toucher. Mais compte tenu de la proximité des entrées et sorties, nous préconisons la transformation de la bande d'arrêt d'urgence actuelle en voie supplémentaire d'entrecroisement, parce que je crois que l'un des problèmes est les perturbations apportées au flot principal par les entrées et sorties sur une distance aussi courte. Là aussi, il faut sans doute mettre en place une gestion dynamique des trafics. Et il faut sans doute mettre en place des contrôles d'accès de l'échangeur 21 vers le nord et de l'échangeur 22 vers le sud. L'enjeu est de plusieurs centaines de véhicules par heure.

Et je l'ai dit tout à l'heure, pour Frouard – Bouxières, en fait c'est le viaduc de Frouard. Nous n'imaginons pas d'élargissement dans l'immédiat.

Voilà ce que je voulais vous dire à horizon 15 – 20 ans de la façon dont nous pourrions traiter l'A31, de façon relativement économique, mais en tout cas de façon à pouvoir attendre un délai un peu plus long.

Marc PEREZ, expert indépendant

Je continue pour la suite. En complément de ces aménagements sur Nancy qui nous amènent à 2025, il nous semble que l'aménagement d'un contournement est nécessaire. Par contre, nous avons exprimé des réserves sur un aménagement concédé autoroutier 2x2 voies, d'où l'option qui nous a finalement convaincus. Nous avons eu des débats internes au sein de notre groupe d'experts. Et finalement, nous avons été convaincus par l'enjeu d'aménager un itinéraire de contournement qui soit adapté aux volumes, qui sont dans un premier temps, en hypothèse basse, de 15 000 véhicules par jour. Ce n'est peut-être pas un confort extraordinaire pour ceux qui aiment rouler vite, mais c'est tout de même un profil qui est adapté à 15 000 véhicules par jour. C'est un itinéraire qui n'est pas l'itinéraire principal entre la Belgique et Lyon, mais c'est un itinéraire alternatif potentiel qui permet de répondre correctement au moment où nous avons des problèmes malgré les aménagements qui auront pu être établis au niveau de Nancy. Donc, gestion dynamique du trafic également. Jean a parlé de tous ces aménagements au niveau de Nancy, mais nous pouvons imaginer également ce qui est mis en place au nord de Thionville, vers le Luxembourg, de la gestion dynamique du trafic avec des limitations à 90 km/h, qui améliorent la fiabilité d'exploitation du barreau Toul – Nancy et du barreau entre Dieulouard et Nancy. Ce barreau complémentaire n'est donc pas le barreau principal, mais c'est un barreau qui, aux moments les plus critiques (un accident, une heure de pointe particulièrement dure à un moment, etc.), permet aux poids lourds en transit ou aux véhicules légers en transit de se dire que les poids lourds rouleront peut-être à 70 ou 80 km/h ici, mais cela leur évitera tout de même un bouchon à Nancy où ils traverseront à 10 ou 20 km/h sur l'autoroute qui est bouchée. C'est un aménagement qui, financièrement, serait moindre que l'apport public à un barreau concédé, qui ne serait pas forcément continu, qui pourrait utiliser les portions les plus correctes de la départementale D611. Il y aurait évidemment des sections nouvelles, notamment au droit de Dieulouard. Et enfin, ce que nous proposons par rapport à ce barreau, c'est que partout où nous construisons des ouvrages d'art, où nous créons une section nouvelle, nous engageons des acquisitions foncières et les ouvrages d'art pour une option ultérieure de 2x2 voies si nous dépassons les hypothèses hautes de trafic. Nous avons vu qu'en hypothèse haute, nous arrivons à 20 000 véhicules par jour. Au-delà de 20 000 véhicules par jour, 25 000 véhicules par jour, nous passons de plus en plus difficilement à 2 voies et l'aménagement 2x2 voies peut se justifier. Cette démarche permet d'avancer le plus vite possible, mais d'avancer raisonnablement sans faire quelque chose qui pourrait être trop cher ou trop surdimensionné.

Si nous faisons la synthèse de nos propositions, nous avons des mesures qui peuvent être immédiates, qui sont approfondir les études pour qu'il y ait un suivi du trafic qui permette un ressenti partagé entre les populations, le maître d'ouvrage, sur l'évolution du trafic. Est-ce que cela continuera à croître ? Est-ce que cela stagnera ? Si la croissance économique redémarre, peut-être que les trafics recommenceront à croître. Il me semble qu'il faut remettre en question l'élargissement de l'A31 entre Dieulouard et Bouxières. À 5 – 15 ans, ce sont les aménagements que Jean a détaillés au niveau de Nancy. Puis,



améliorer l'itinéraire A31 Dieulouard – Toul. C'est le maximum de ce que nous pouvons faire dans 5 à 15 ans. Après, à moyen terme (15 à 20 ans), un barreau à 2 voies entre Toul et Dieulouard élargissable à 2x2 voies. Avec donc l'aménagement autoroutier du barreau à terme, si le trafic le justifie.

Ce qui nous amène, pour terminer, à imaginer un scénario qui nous paraît cohérent à long terme, c'est-à-dire la combinaison d'un barreau de contournement qui sera bien calé par rapport à l'évolution du trafic, dans un premier temps à 2 voies, à terme si nécessaire à 4 voies, avec les variantes, soit la variante V5, soit la variante V4. Puis un gel des pénétrantes autoroutières sur Nancy pour ne pas encourager l'étalement urbain. Et il me semble que nous sommes au bout. Je vous remercie pour votre attention.

Applaudissements

Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP

En votre nom, je veux remercier les experts qui, d'une part, ont réalisé leurs analyses dans un temps record – nous le disions tout à l'heure – et qui l'ont exposé de manière extrêmement claire et compréhensible. Je vous en remercie, parce que ce n'est pas si simple.

C'est donc cette expertise complémentaire réalisée par des experts indépendants – je vous garantis que personne ne leur a tenu la plume ni la main – qui vient de nous être délivrée. C'était une suggestion que vous aviez faite. La Commission particulière en avait fait la demande officielle. La Commission nationale a ordonné cette expertise complémentaire. Le résultat vous en est donné. Et la parole est à vous maintenant, pour interroger davantage, demander des précisions, faire part de vos réflexions aussi. Je vous rappelle nos règles du jeu, si vous voulez bien les respecter. Chacun aura la parole à son tour et nous prendrons le temps nécessaire pour que chacun puisse s'exprimer. Une minute pour une question. Trois minutes pour une prise de position. Je vous en prie, qui souhaite commencer ? Si nous pouvons avoir de la lumière dans la salle, cela permettra de voir un peu. Monsieur le Député POTIER ? Est-ce vous qui levez la main ou désignez-vous quelqu'un ?

Dominique POTIER, député de Meurthe-et-Moselle

Merci. Au nom peut-être des élus toulousains qui s'exprimeront par ailleurs, je voulais tout d'abord remercier la Commission nationale du débat public. Il y a une chose qui est certaine aujourd'hui, c'est que nous pouvons nous féliciter d'avoir obtenu cette contre-expertise, qui vient éclairer d'une lumière nouvelle les débats qui, il y a quelques mois, étaient des intuitions portées de manière militante et qui, aujourd'hui, deviennent des hypothèses. Des hypothèses qu'il nous faut approfondir, mais qui, très objectivement, viennent aujourd'hui rebattre les cartes, élargir le champ, apporter des données nouvelles, tant en termes d'expertise du trafic que de solutions alternatives. Nous sommes dans une solution moderne. Nous ne sommes plus dans un débat entre archaïque et moderne, nous sommes dans des hypothèses de modernité différentes.

Je crois que le débat public aura permis de faire deux déplacements importants. Le premier est de passer d'une opposition radicale et localiste à un projet A31 bis à la recherche d'une solution alternative. Le deuxième déplacement que nous avons opéré, qui est en train de s'opérer, qui fait l'objet de rencontres multiples, est celui d'une position toulousaine qui pourrait devenir une solution gagnant / gagnant, à l'échelle du sud de la Meurthe-et-Moselle. Et c'est le sens du dialogue que nous avons engagé avec le département, avec le Grand Nancy, avec tous nos partenaires pour chercher des solutions innovantes.

Le fond de notre hypothèse est que, finalement, en faisant ce barreau, il était inutile et in finançable dans son format de 15 000 véhicules, et que les 85 000 véhicules en heure de pointe continueraient à créer des désordres importants aux abords de Nancy avec des pollutions sonores et des pollutions diverses qui ne seraient pas réglées. Il fallait rénover la vieille maison et mesurer des solutions alternatives. C'est ce que vous avez fait. Bien sûr, cela mérite des approfondissements. Nous sommes surpris. Nous avons demandé des précisions géographiques sur les hypothèses de variantes, les questions du passage partiel dans la forêt de Haye méritent à nouveau d'être posées. Et j'ai saisi le ministre de l'Agriculture pour que nous voyions si la classification du périmètre du massif de Haye n'était pas rétrograde pour les quelques aménagements au droit de l'échangeur Origine. La réponse est plutôt positive. Il y a encore une ouverture et une capacité de négociation à quelques dizaines de mètres près pour trouver une solution souhaitable. Donc, le débat est ouvert, l'approfondissement doit se faire. Je me réjouis qu'il se fasse de plus en plus de manière unitaire, respectueuse du point de vue des uns et des autres. Encore une fois, des hypothèses militantes et localistes sont devenues des solutions gagnantes potentielles à l'échelle métropolitaine. Merci.



Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP

Merci. Monsieur, au troisième rang ? Présentez-vous, merci.

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

Bien sûr. Jean-Pierre COUTEAU, maire de Villey-Saint-Étienne. Tout d'abord, je veux moi aussi saluer le travail effectué en six semaines, en période estivale. Vous rendez quelque chose qui est intéressant, qui ouvre les perspectives. Et c'est rassurant pour beaucoup de personnes. À un moment donné, avec votre expertise, vous amenez quelque chose qui se rapproche du bon sens, pour ne pas reconduire l'erreur qui concernait le trafic est – ouest avec l'A4, où le trafic reste trop important sur la RN4. Et vous l'avez dit, votre expertise confirme que nous sommes plus proches de l'hypothèse basse, et encore, du nombre de véhicules qui pourraient emprunter cet hypothétique barreau Toul – Dieulouard. Et du coup, non seulement ce serait destructeur de manière importante d'espaces naturels, mais serait une catastrophe sur le plan financier.

Vous ouvrez aussi, et je le salue, cette proposition à la fois de trouver assez rapidement des solutions équilibrées, et pas uniquement pour le Toullois, parce qu'il n'y a pas d'autre solution que celle qui aura une forte convergence entre le Toullois et le Grand Nancy – nous sommes bien d'accord là-dessus. Pour autant, vous proposez des mesures les plus rapides possible, mais aussi un observatoire qui nous permette de nous tromper le moins possible. Je retiens cette proposition comme quelque chose d'important.

Et très rapidement, je voudrais faire deux remarques et questions. La méthode est intéressante. Elle est simple, mais a déjà fait ses preuves. Nous regardons différentes hypothèses et nous regardons les avantages et les inconvénients. Sur la mise à 2x3 voies, vous nous dites – parce que nous avons regardé cela avec intérêt – qu'une voie supplémentaire peut être un appel d'air. Vous dites aussi : qu'en est-il du SCOT sur ces questions ou de la proximité du massif de Haye ? J'aurais tendance à dire que nous avons au moins en partie les réponses, parce que nous ne sommes jamais sûrs de rien. Et moi, moins que les autres. Sur une voie supplémentaire dans la traversée du massif de Haye, non seulement c'est possible en termes d'espaces, mais c'était l'opportunité de faire en sorte de retrouver une autoroute moderne qui prenne en compte justement ce classement du parc de Haye et prenne en compte les contraintes environnementales. Nous vous l'avons dit, et je pense que si vous n'y êtes pas allés, c'est peut-être que le périmètre que l'on vous a donné dans votre étude ne le permettait pas – vous répondrez peut-être là-dessus. C'est le trafic le plus important et qui, dans l'évolution, sera le plus important. C'est le trafic est – ouest. Et dans une proposition que vous n'avez peut-être pas étudiée – je vous invite peut-être à le faire –, c'est de voir pourquoi nous ne pourrions pas, à moindre prix, au moins mettre une voie supplémentaire de Toul est jusqu'à Brabois, c'est-à-dire qui prenne en compte le bout de cet A330 qui – tout le monde le reconnaît – pose question au droit de Nancy.

Dernier élément. Concernant le barreau Toul – Dieulouard, j'ai une question là aussi. Vous y avez répondu au moins en partie. Que proposez-vous de manière plus précise sur 2 voies, partie nouvelle, partie non nouvelle ? Je ne sais pas si vous êtes allés un peu plus loin dans l'étude. Ce serait intéressant que vous puissiez nous préciser ce qu'il en est, puisque les uns et les autres ont toujours dit : « Un aménagement de la D611 peut être discuté. » Dans votre proposition, je ne vois pas bien les contours. Merci.

Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP

Merci de votre question. Messieurs ?

Marc PEREZ, expert indépendant

Ce que vous nous dites, c'est que techniquement il est possible d'élargir Nancy – Toul à 2x3 voies, si j'ai bien compris, malgré la forêt domaniale. Je pense que ce que nous avons mis en relief dans notre expertise – c'est en tout cas ma conviction depuis que je travaille sur votre PDU et d'autres ailleurs –, c'est que toute amélioration de fluidité d'une voie routière radiale induit du trafic, c'est-à-dire rend plus pratique le fait d'être localisé un peu plus loin et de venir travailler à Nancy. Et donc, c'est un phénomène d'induction que nous avons vu dans toutes les agglomérations depuis les années 70 – 80. L'amélioration de la fluidité routière permet d'aller habiter un peu plus loin, permet la création de zones d'activité un peu étalées dans le



territoire et conduit à multiplier les trafics routiers. Et ce sont des choix de localisation sans aucune alternative modale dans le transport collectif. Quand nous avons encouragé l'étalement, nous ne pouvons plus faire revenir les habitants et les emplois sur les modes de transport collectif, parce que le mode de transport collectif ne fonctionne pas sur l'étalement. Donc, c'est pour cela que nous retrouvons dans toutes les grandes agglomérations aujourd'hui – je l'ai rappelé dans mon intervention – dans certains cas un gel des pénétrantes. C'est le cas à Lyon, notamment. L'autoroute A42 Lyon – Genève était prévue pour être élargie à 2x3 voies dans l'entrée de Lyon. Cet élargissement à 2x3 voies ne se fera jamais. Il a été abandonné. Et dans d'autres agglomérations, nous allons même réduire des pénétrantes. Et là encore, dans l'exemple de Lyon – je parle volontiers de Lyon, parce que c'est ma ville natale –, nous avons démonté une autoroute radiale à Bron, avec un viaduc, et l'autoroute a été transformée en boulevard avec des capacités et des vitesses réduites de moitié par rapport à l'état initial. Donc, l'élargissement en 2x3 voies en Toul et Nancy n'est pas une impossibilité technique, mais plus des réserves de principe sur l'utilité sociétale de cette opération.

Par rapport à votre deuxième question sur le barreau, notre expertise invite à faire des études. Nous n'avons pas pu, en un mois, avoir toutes les solutions techniques sur une 2 voies. Nous avons bien sûr quelque chose en tête. Il y a certaines sections où le réseau est tel qu'il faudra faire des voies nouvelles et d'autres sections où nous pourrions utiliser les voies existantes. Mais ce n'était pas l'objectif de notre expertise de développer un projet fini, ficelé dans tous les détails.

Jean DETERNE, expert indépendant

Je complète sur un seul point. Si vous regardez dans nos schémas, vous avez vu que nous nous sommes limités au nord ou au nord-est de Toul Est, soit Toul Est, soit Gondreville. Et nous n'avons pas mis dans nos schémas – cela aussi, c'est un phasage cette fois-ci pas transversal, mais longitudinal – à ces horizons d'élargissement d'A31 au sud de Toul Est, entre Toul Est et Gye, parce que les trafics sont un peu moins élevés et que là il faut se donner la réflexion. Il y a notamment une partie très difficile à élargir, Toul Sud, Toul Est, pour laquelle il faut réfléchir, y compris par des solutions innovantes. Dans certains pays étrangers, plutôt que d'élargir une autoroute, nous faisons une chaussée supplémentaire. Aux États-Unis, nous faisons même deux chaussées supplémentaires et du coup avons quatre chaussées. C'est ce que nous appelons le *dual/dual*, élargi et exploité avec quatre chaussées. Et nous pouvons aussi imaginer que nous rajoutons simplement une chaussée à 3 voies le jour où il faudra élargir, ou la capacité de Toul Sud, Toul Est ne suffira pas. Mais dans les horizons examinés, cette capacité est encore suffisante.

Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP

Merci. Il y avait une question tout en haut. Monsieur ?

Alde HARMAND, Maire de Toul

Merci. Alde HARMAND, maire de Toul. Je n'ai pas de questions particulières, puisque vous avez répondu à bon nombre de questions, mais quelques remarques à formuler. La première est le regret que la réunion de ce soir se tienne ici, à Nancy, et non pas à Toul où, en fait, le cahier qui nous a été remis, l'exposé de ce soir, cette expertise complémentaire fait suite majoritairement à toute une série de questions posées par les élus du territoire et par le territoire du Toulouais. Il est vrai qu'à la salle de l'Arsenal, il y avait près de 600 personnes, ce qui a pu gêner à certains moments par les questions qui ont pu être posées, mais nous voyons tout de même le peu de mobilisation sur Nancy par rapport à ce sujet. Et il aurait été bon que ce que vous nous avez présenté ce soir, qui est de grande qualité – et je tiens vraiment à vous remercier pour cette étude complémentaire qui est de grande qualité – et l'exposé qui était également de qualité soient mis à connaissance d'un nombre de personnes plus important que celui de ce soir. Et en ayant tenu cette réunion à Toul, je suis sûr que vous auriez eu plus de monde.

Pas de questions particulières comme je vous le disais, mais ce qui m'a toujours gêné dans ce projet, c'est que nous partions sur des perspectives en reprenant les schémas du passé. Quand vous parliez dans les propositions précédentes de l'accroissement très fort du trafic, nous voyons que ce soir nous revenons sur quelque chose de beaucoup plus modéré, même si à certains moments vous redites qu'il faut faire face à une forte croissance du trafic d'ici 2030. Mais qui le sait ? Ni vous ni moi. Et il est bon – et c'est très agréable de l'entendre ce soir – de dire qu'il y a peut-être d'autres perspectives, qu'il y a d'autres moyens que ce qui nous a été présenté jusqu'à maintenant. Bien entendu, toute chose peut évoluer, toute chose



peut devenir satisfaisante. Nous nous rendons compte que le débat est possible, et nous vous en remercions très fortement, que le schéma peut vraiment changer par rapport à ce qui était proposé initialement, où c'était assez vif, où il était tout de même dommageable qu'un territoire comme le nôtre subisse un trafic international qui n'apporte absolument rien, ou très peu, au territoire. Et toute la série de questions qui a été posée a reçu réponse, satisfaisante ou pas. Mais vraiment, vous avez fouillé et avez cherché des solutions alternatives.

Si je n'avais qu'un mot à dire, j'ai hâte que nous nous retrouvions rapidement dans la concertation, et bien entendu dans ce projet, qu'un observatoire soit mis en place, comme cela a été dit. Et je reprendrai une formule que je retrouvais très souvent sur mes bulletins de notes au collège, et même au lycée : « doit faire ses preuves ».

Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP

Bien. Merci Monsieur le Maire. Nous prenons acte de vos satisfécits et de vos insatisfactions. Vous savez, c'est dans cette salle que nous avons été interpellés pour la première fois au début du débat public par les habitants du Toulinois et c'est dans cette même salle que nous avons pris conscience de cette réalité. Vous avez vu que l'expertise qui a été commandée était beaucoup plus large que simplement le passage dans le Toulinois proprement dit, et que c'est l'ensemble du sud de ce département qui était à analyser. C'est la raison pour laquelle nous avons logiquement fait cette réunion ici. Mais nous nous souvenons des 600 personnes qui étaient dans votre commune.

Monsieur, s'il vous plait ?

Frédéric MAGUIN, conseiller départemental – Ville de Nancy

Bonsoir. Frédéric MAGUIN, conseiller départemental de Nancy. Si j'ai bien compris, au tout départ, première présentation, on nous a dit que l'on voulait réaliser un A31 bis pour régler deux problèmes, que nous voyons quand nous empruntons l'A31. Et moi, et vous qui l'empruntez, j'imagine. Premier problème : il y a trop de poids lourds. La moitié étant des transports internationaux, d'après ce que j'ai vu dans les chiffres, qui ne s'arrêtent presque pas sur nos territoires. Deuxième problème important : les flux pendulaires des personnes qui partent le matin au travail et qui rentrent le soir chez elles après une longue et dure journée de travail. Puis, réunion après réunion, débat après débat, jamais je n'ai entendu que l'on répondait et que l'on donnait des solutions à ces deux problèmes. Pas plus ce soir. Donc, j'en suis désolé, mais je resterai sur mes positions je dirais d'opposition à ce projet, de solidarité d'une partie des Nancéiens à une autre partie des Toulinois et d'autres habitants de ces différents territoires qui seront impactés par ces projets mauvais. Voilà l'intervention que je voulais faire ce soir. Merci.

Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP

Merci. Monsieur tout en haut, si nous arrivons à vous passer un micro.

Michel GROJEAN

Michel GROJEAN, Vилley-Saint-Étienne. Je m'inscris en faux sur l'étalement urbain si nous mettons une troisième voie. Si la troisième voie est une voie dédiée au +3, à 110 km/h et les deux autres voies à 90, voire 70, à mon avis la circulation serait nettement améliorée. Il y aura moins de voitures sur Nancy. Et ce sera une voie, avec le covoiturage, de la convivialité, qui sera un peu innovante en France.

Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP

Merci. Une précision des experts ?

Marc PEREZ, expert indépendant



Je dirais que la question n'était pas posée comme cela. Deux voies supplémentaires pour les modes, mettons pour des autocars, entre Toul et Nancy, c'est presque un site propre. Cela ne fait pas partie des solutions que nous avons examinées et cela ne fait pas partie des solutions aux problèmes du grand transit. Mais si le transport ferroviaire n'arrive pas à répondre à toutes les attentes que nous avons par rapport à lui, c'est vrai qu'entre Nancy et Toul la voie ferrée n'est pas très directe. Pourquoi ne pas imaginer un site propre pour les autocars ? Mais ce n'est pas une question que nous avons développée et traitée dans le cadre de notre expertise, qui était en un mois, qui s'est concentrée sur la question du nouveau barreau et la question d'un aménagement 2x3 voies classique de l'A31. Mais cette suggestion de voie pour les autocars, pourquoi pas ? C'est quelque chose qui a été développé à Grenoble. Des voies réservées pour les autocars sur l'A480 au nord de Grenoble. C'est quelque chose que nous étudions dans le cadre d'une étude dans le Lillois, entre Lille et Orchies, en direction de Valenciennes. Des voies pour autocars sur autoroutes sont des options qui sont de plus en plus étudiées dans diverses régions de France. Mais ce n'était pas dans notre mission de regarder cette question dans l'expertise.

Jean DETERNE, expert indépendant

Je confirme évidemment ce que vient de dire Marc PEREZ. Je pense que dans la configuration particulière, vous faisiez référence au nord de Bouxières, à Bouxières – Dieulouard. Dans cette configuration, en l'absence de rocade urbaine et notamment en l'absence de rocade nord de Nancy, c'est bien d'affecter une voie aux autocars, au nord de Bouxières, mais ensuite comment les sortons-nous et où les emmenons-nous ? Cette fois-ci, c'est un problème plus urbain qui, comme le disait Marc, n'était pas dans la question posée. Mais ceci dit, c'est intéressant de creuser, de voir comment nous pouvons utiliser une voie supplémentaire pour les transports en commun.

Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP

Merci. Monsieur ?

Emmanuel PAYEUR, Maire de Chaudeney-sur-Moselle

Bonsoir. Emmanuel PAYEUR, maire de Chaudeney-sur-Moselle. Je suis aussi membre du collectif des élus du Toulouais sur ce projet A31 bis. Le député POTIER l'a dit, je voulais en préambule vraiment saluer la qualité du travail, la qualité de l'écoute et l'esprit d'ouverture qui a présidé à tout ce débat. Je note que plusieurs des conclusions de cette expertise complémentaire vont globalement dans le sens des propositions des élus du Toulouais, que nous avons exprimées bien avant même l'ouverture des travaux de la CPDP. Quatre points que j'aimerais souligner.

Nous avons proposé l'aménagement, comme l'a dit M. GROSJEAN, de l'A31 actuelle à 2x3 voies partout où c'est possible, et financièrement raisonnable évidemment. Et je tiens à le souligner également, sécurisation et mise aux normes de l'existant. Nous y tenons particulièrement. Cette expertise montre que c'est possible, au moins en grande partie sur le trajet de Toul à Nancy, y compris au niveau de l'échangeur Origine de Laxou. Et le fait de pouvoir s'articuler à cet échangeur permettrait une meilleure fluidité, une articulation avec l'A33. Donc, un point de relative convergence entre cette expertise complémentaire et ces propositions que nous faisons.

Deuxièmement, nous avons fait remarquer qu'au regard de l'objectif de désengorgement de l'A31 des poids lourds aux abords de Nancy, le barreau n'était pas efficace et très onéreux. Et c'est exactement une des conclusions de l'expertise, puisque vous dites que dans un contexte de rareté aiguë des ressources budgétaires, la réalisation d'un barreau autoroutier à 2x2 voies pour seulement 15 000 véhicules par jour apparaît aujourd'hui comme fortement disproportionnée. Et encore, je note que vous préconisiez de plutôt se baser sur les hypothèses basses. Or, les tableaux que vous nous montrez – vous l'avez dit vous-mêmes – sont basés sur les hypothèses hautes. Donc, deuxième point de convergence malgré tout.

Troisièmement, nous proposons la mise à 2x2 voies de la RD611 et non une autoroute, *a fortiori* concédée. Cette solution semble aussi privilégiée à plus long terme par l'expertise complémentaire qui propose même dans un premier temps à 2x1 voies. Vous voyez que cela reste évidemment une solution à graduer dans le temps. Reste bien sûr à chiffrer plus finement le coût et le choix du tracé au niveau de Toul, et sur ces points nous serons évidemment très vigilants.

Quatrième et dernier point de convergence : la gestion dynamique des flux avec des systèmes de réduction de la vitesse, voire des voies réservées, ce que disait M. GROSJEAN, pour les transports en commun ou le covoiturage aux heures de



pointe. Ces solutions que nous proposons il y a 10 ans et qui nous faisaient passer pour de doux rêveurs semblent aujourd'hui très pertinentes.

En conclusion, si certains points restent à éclaircir, les propositions les plus immédiates vont, selon moi, dans le bon sens. J'espère enfin qu'avec la réflexion que nous menons actuellement, conjointement, sur les problématiques de la mobilité, avec une AOT à l'échelle du pays, nous pourrions aussi apporter des solutions concrètes aux besoins de transport des personnes et des véhicules légers. Merci de votre attention.

Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP

Merci Monsieur le Maire. Monsieur ?

Florent GOLIN, AGIRR

Bonsoir. Florent GOLIN, Président d'AGIRR. Déjà, en tout premier lieu, je vais souscrire aux premières interventions notamment des élus du Toulois. Je m'inscris totalement dedans, je ne reviendrai pas là-dessus. Néanmoins, j'aurais quelques précisions à demander aux experts, parce que ce n'est pas tous les jours que nous avons l'occasion de les avoir sous la main. Pour revenir déjà à la remarque qui était longuement détaillée et un peu débattue sur l'opportunité d'élargir les autoroutes radiales avec la problématique de risque d'étalement urbain qui est derrière, première remarque : cela fait plaisir d'entendre évoquée cette problématique de l'étalement urbain qui, à terme, pose de réels problèmes. Parce que jusqu'à présent, elle était totalement mise de côté. Néanmoins, si nous voulons évoquer cette problématique-là, encore faudrait-il comparer le problème d'une autoroute radiale par rapport à l'autre alternative qui est en l'occurrence de créer un barreau qui passe au large. Il me semble qu'une voie supplémentaire sur une autoroute qui existe fait moins de ravages en termes d'attractivité nouvelle de la route qu'une nouvelle autoroute qui ouvre de nouveaux accès à terme. L'un dans l'autre, dans la situation de l'A31 bis, s'il fallait choisir entre un barreau, en l'occurrence une autoroute concédée comme cela nous était proposé au départ, et une autoroute élargie, il me semble qu'un de point de vue environnemental et durable, l'élargissement de la radiale reste tout de même la meilleure solution.

Deuxième point, du coup sur le même sujet, et là je m'adresse plus particulièrement aux élus nancéiens qui sont assez nombreux ici. Je pense que vous avez tous compris, et cela a été dit textuellement, qu'en fin de compte il n'était pas souhaitable, selon les experts, de fluidifier la circulation au niveau de Nancy, mais par contre de fluidifier la circulation du transit. Là, cela pose tout de même une question politique. Est-ce cela que nous voulons ? Faut-il décongestionner les locaux, les Lorrains, sans vouloir forcément faire d'opposition, ou alors ceux du grand transit qui, comme cela a été dit tout à l'heure très justement, traversent la Lorraine sans y apporter la moindre plus-value ?

En l'occurrence, s'il y a un regret que je fais, mais sans doute est-ce dû au manque de temps pour faire l'expertise, la problématique de fluidité est abordée uniquement sur le point de vue du nombre de voies, alors que nous remarquons que souvent les ralentissements sont locaux. Et vous avez notamment détaillé le cas de Bouxières et des Baraques. Dans les deux cas, vous constatez que nous avons une chute de limitation de vitesse, qui explique déjà le phénomène, des échangeurs assez importants, et même dans le cas de Bouxières, un rétrécissement. C'est peut-être justement ces aspects-là sur la géométrie de 2 voies qui peuvent expliquer un certain nombre de problèmes locaux. Et justement, si nous intervenions dessus, peut-être cela suffirait-il à régler le problème. Vous dites très justement que les bretelles de l'échangeur Origine de Laxou suffisent à soutenir le trafic qui roule dessus. C'est vrai. Par contre, les rétrécissements de part et d'autre de ces bretelles peuvent créer des liaisons. Et en créant des gère-files, comme cela a été fait par exemple en amont de Richemont, sur la bifurcation A30 – A31, avec des effets très positifs, si nous faisons la même chose aux Baraques, à Bouxières, si nous élargissons l'A31, ne serait-ce que quelques kilomètres plus loin au nord de Nancy, dans le but de faire sauter ce ralentissement récurrent sur le viaduc de la Meurthe, ce sont des mesures concrètes qui pourraient faire décongestionner l'A31 pour ceux qui la prennent quotidiennement.

Voilà, c'était les questions auxquelles j'aimerais que vous répondiez. Je vous remercie de votre attention.

Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP

Merci. Messieurs ?



Marc PEREZ, expert indépendant

Vous avez fait une longue intervention, je ne sais pas si... Mais un point m'a fait réagir. C'est lorsque vous avez dit : « Il faut faire sauter ce bouchon en faisant un petit élargissement. » L'expérience de la gestion du trafic est que lorsque vous faites sauter un bouchon, vous en créez ailleurs. Si vous voulez faire sauter les bouchons, vous entrez dans une course infernale et infinie, puisque la capacité appelle le trafic. Et donc, il faut vraiment être vigilant sur les endroits où nous créons de nouvelles capacités. En tout cas, c'est pour cela que dans la plupart des propositions que nous faisons sur l'A31, c'est plus de la gestion dynamique à capacités constantes par des réductions de vitesse, et pas des augmentations de capacités.

Sur votre première intervention, sur le risque d'étalement lié au barreau, sur le secteur central effectivement il y a peut-être une amélioration de l'accessibilité au secteur Jaillon, Villey-Saint-Étienne à Nancy. Et il peut y avoir un risque s'il y a trop d'échangeurs, s'il y a des échangeurs, de favoriser des développements de lotissement dans ces secteurs qui ne sont aujourd'hui pas protégés, mais qui ont été un peu à l'écart du développement périurbain. C'est un point, objection acceptée. Sauf que justement si nous n'augmentons pas les capacités radiales entre Nancy et Toul, nous pourrions limiter cet effet potentiel négatif.

Je m'excuse, je ne peux pas répondre à tous les points. Peut-être Jean.

Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP

M. PEREZ, juste avant que vous ne donniez la parole, est-ce que la gestion dynamique veut dire la limitation de vitesse ? Ou est-ce un peu plus complexe ?

Marc PEREZ, expert indépendant

Jean, je te laisse répondre.

Jean DETERNE, expert indépendant

J'allais un peu préciser ces questions et, en fait, dire que nous avons eu le sentiment dans le projet initial que la voirie rapide dans Nancy, notamment dans la partie centrale dont j'ai parlé tout à l'heure, risquait d'être délaissée du fait des crédits qui pouvaient être mobilisés rapidement par une subvention pour un barreau neuf et même pour un élargissement au nord de Bouixières, qui est peut-être facile. Mais ce n'est peut-être pas là que c'était le plus urgent. Et nous avons voulu au contraire – nous l'avons dit, mais je veux le redire – dire que nous voulions améliorer la qualité de la circulation et de l'environnement dans la partie centrale de Nancy. Loin de négliger l'intérêt de Nancy pour ce que nous proposons, nous avons considéré que, dès lors que nous améliorions par des systèmes d'exploitation (en gros, ce sont des portiques avec des affectations de voies, des flèches vertes, des croix rouges et des limitations de vitesse qui dépendent du trafic), et en même temps une reprise et une mise aux normes des équipements de sécurité et une mise aux normes des évacuations des eaux au sens de l'environnement, et là où il le faut des questions de bruit, c'est bien une remise aux normes qualitative. Ensuite, il y a tout de même un avantage pour le trafic urbain de Nancy à créer un barreau, même de caractéristique réduite, surtout s'il est de caractéristique réduite et si cela permet de le faire plus vite, et s'il est seulement partiel. Parce que là, nous pouvons soit en permanence soit au moins à certaines heures rendre obligatoire le passage des poids lourds par un tel barreau. Donc, nous soulageons tout de même un peu le centre de Nancy.

Enfin, je ne ferai pas de plomberie, mais il se trouve que la circulation en capacité sur une voie rapide est plus importante, plus facile et plus fluide si nous abaissons la vitesse à 70 km/h, voire 50 km/h et si nous le faisons respecter, parce qu'à ce moment-là, nous atteignons une capacité plus grande qu'à 70 km/h ou 80 km/h. C'est de la plomberie. C'est simplement un problème de tuyau et de robinet. Et cela ne sert à rien d'augmenter le diamètre du tuyau si les robinets ne permettent pas d'écouler ce que nous voulons faire sortir. Voilà ce que je voulais vous dire parce que j'ai l'impression que vous considérez que nos propositions sont en défaveur de la voirie rapide de Nancy et je voulais tout de même le rectifier de ce point de vue.

Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP



Merci. Monsieur, là-haut ?

Xavier COLIN, Maire de Pierre-la-Treiche

Xavier COLIN, maire de Pierre-la-Treiche, dans le Toulois. Mon collègue disait qu'effectivement nous avons des propositions depuis longtemps. Je me rappelle que son prédécesseur avait proposé, il y a une dizaine d'années, que nous réduisions les vitesses de 130 km/h à 110 km/h sur l'A31. On lui a dit : « Monsieur, chacun sa place ». Le fait est qu'aujourd'hui c'est une proposition qui a l'intérêt d'être économe, qui permet d'augmenter la fluidité, de réduire considérablement les émissions parce qu'effectivement lorsque l'on réduit la vitesse, on réduit la quantité de carburant consommé. Et je crois que cela peut être un enjeu pour tout le monde, particulièrement pour Nancy qui, je crois, est très attentive à la qualité de l'air que ses habitants respirent. Cela me semble important. Je n'ai pas parlé de la sécurité et je suppose – les experts nous le diront peut-être – que lorsque nous roulons à 70 km/h, nous avons probablement un peu moins d'accidents et probablement un peu moins graves. Cela fait un effet cumulatif assez intéressant. Merci.

Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP

Merci à vous. Derrière, Madame ?

Marie-Anne ISLER-BÉGUIN, vice-présidente de Metz Métropole

Bonsoir. Marie-Anne ISLER-BÉGUIN, je suis vice-présidente de Metz Métropole. Je viens donc d'un peu plus haut. Et je vous remercie également pour cette expertise. C'est vrai que nous pouvons nous poser la question : si nous demandions ce genre d'expertise sur tout le long du tronçon, qu'advierait-il du projet global ?

Applaudissements

Ce n'est pas aux experts que je vais poser la question, parce qu'effectivement cela montre que nous avons été entendus puisque beaucoup d'entre nous avons fait partie du débat sur l'A32. Nous avons posé ces questions. Pour l'A32, nous avons déjà dit que c'était un projet d'un autre âge. Aujourd'hui, nous entrons dans le vif du sujet puisqu'effectivement nous prenons en considération ces données d'aujourd'hui. Je ne poserai pas la question aux experts, je les remercie. Mais si vous le permettez, Monsieur le Président, est-ce que je peux poser la question à la DREAL : que ferez-vous de cette expertise ? L'intégrerez-vous au projet que vous avez proposé ? Continuerez-vous peut-être à aller dans la dentelle pour voir s'il n'est pas possible de changer encore un certain nombre de choses pour la rendre plus conforme à ce que nous attendons de la mobilité de ce nouveau millénaire ? Merci.

Applaudissements

Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP

Je me permets de prendre la parole pour rappeler quelles sont les règles du débat public. Nous avons donc une expertise complémentaire, qui est discutée, qui sera dans le compte-rendu bien entendu. La Commission rendra compte du débat. La Commission fera probablement des recommandations. Et ensuite, le maître d'ouvrage reprendra la main, puisqu'il doit donner sa décision trois mois après la remise de notre compte-rendu. Mais ce n'est pas aujourd'hui que le maître d'ouvrage peut vous dire quoi que ce soit sur ce qu'il fera ou ne fera pas par rapport à cette expertise.

Monsieur ?

Claude HANRION, Maire de Rosières-en-Haye

Claude HANRION, maire de Rosières-en-Haye. Je vois là-bas M. FAUQUETTE. Je souhaiterais qu'il prenne la parole, par rapport à la commune pour laquelle j'ai la chance d'être élu et qu'il représente au niveau des habitants en tant qu'association.



J'interviendrai en disant que je suis satisfait que votre expertise montre qu'un barreau concédé n'est pas d'intérêt, puisque cela fait longtemps que nous le disons. Par rapport à ce barreau concédé, qui consommerait 120 hectares de terres agricoles, alors que notre Président, dans son intervention récente, a dit qu'il ferait tout pour préserver les terres agricoles et donc éviter d'en consommer davantage, je me réjouis dans le sens que le résultat de l'expertise apporte. Effectivement, s'il avait été concédé, pour nous c'était une nuisance visuelle, mais la nuisance au niveau circulation aurait été moindre puisqu'en tant que barreau concédé il y aurait eu beaucoup moins de circulation. Nous l'avons vu avec l'A4. C'était une remarque un peu ironique bien sûr, vous le comprenez.

Je me réjouis donc que ce barreau ne soit pas une des solutions que vous soutenez dans votre expertise, mais je m'inquiète quant à l'augmentation de circulation que vous préconisez sur la départementale 611, qui n'est qu'une départementale vieillissante, même si effectivement quelques interventions ont été faites pour refaire un revêtement. D'ailleurs, revêtement très bruyant. Nous nous sommes même posé la question dans le village de savoir si le revêtement bruyant n'avait pas été fait pour nous habituer au bruit de la future circulation. Ne plaisantez pas, parce que c'est vrai que lorsque l'on habite à proximité, la nuisance est importante. Et je me pose la question, dans votre expertise, des nuisances de pollution. Parce que les nuisances de pollution liées aux circulations et donc aux véhicules qui emprunteront cette voie seront en augmentation par rapport à la circulation actuelle, et sont déjà en augmentation puisque nous avons bon nombre de camions étrangers qui circulent cette départementale, qui ne font que du transit, mais qui profitent de ce passage. Je me pose la question de savoir, au niveau de la pollution, quelles seront les préconisations. Quand nous faisons un barreau nouveau ou quand nous le mettons aux normes, nous impactons l'effet environnemental de la circulation. Or, là, si nous ne faisons qu'utiliser une voirie existante, quels seront les aménagements qui pourraient être mis en place pour maintenir une qualité de vie correcte pour les riverains de cette voie de circulation ?

Je m'arrêterai là puisque je pense que d'autres personnes veulent intervenir. Merci.

Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP

M. PEREZ ?

Marc PEREZ, expert indépendant

Je vais essayer de répondre, si je me rappelle de tout. Mais faisons par étape. Notre expertise ne dit pas qu'il ne faut pas faire de barreau concédé à long terme. Dans ce que nous écrivons dans le document, nous disons qu'une première étape nous semble prioritaire et qu'il faut la faire au plus vite, c'est un aménagement à 2 voies. Des études doivent préciser là où c'est sur la D611, parce qu'il y a moins de nuisances, là où il faut faire un itinéraire nouveau, parce que – vous l'avez signalé – il y a certaines sections de la D611 où il y aurait des nuisances pour les riverains. 15 000 véhicules par jour, ce n'est tout de même pas rien. Là-dessus, il y a effectivement des études à mener. Ce n'est pas notre expertise qui apporte toutes les réponses.

Sur la pollution, cela a été un souci important dans notre réflexion d'intégrer ce paramètre. Je ne l'ai pas précisé en introduction, mais mon mémoire de thèse était justement sur la pollution, les coûts externes des transports. C'est un sujet qui m'accompagne depuis que je m'intéresse à ces questions de transport et de déplacement. Dans notre analyse, les premières questions que nous nous sommes posées étaient de savoir ce qu'il se passait en termes de pollution si nous aménagions l'itinéraire continu 2x3 voies sur l'A31 ou si nous faisons un contournement. Nous pensons donc que si nous faisons un aménagement continu 2x3 voies sur l'A31, nous aurions beaucoup plus de trafic induit, et donc de pollution induite, que dans l'autre solution. En plus, le fait de dévier une partie du transit, environ 15 000 véhicules, de l'itinéraire via Nancy à un nouvel itinéraire, ce serait un itinéraire qui serait plus court. Pour les véhicules de transit qui gagneraient 5 ou 10 km, nous réduirions globalement la pollution entre Toul et Dieulouard, puisqu'il y aurait moins de kilomètres. Donc, moins d'émission et moins de bruit aussi, parce qu'une des plus grandes nuisances du transport, qui est ressentie par les riverains des grandes voiries de transport, c'est le bruit. Enlever 15 000 véhicules/jour des riverains de l'A31 vers de nouveaux itinéraires, c'est un bénéfice de moins de bruit pour les riverains de l'A31 existante.

Évidemment, nous créons des nuisances sur le nouvel itinéraire. D'où l'idée de le faire progressivement et de le faire vraiment si et au moment où c'est nécessaire.

Je pense avoir répondu à toutes vos questions. Si j'ai oublié quelque chose, vous me le rappellerez.



Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP

Monsieur, merci de vous présenter.

Marc PEREZ, expert indépendant

Excusez-moi, il y avait un dernier point. Nous pensons qu'en termes d'induction de trafic grande distance – c'est une question que nous nous sommes posée également dans notre réflexion sur les risques d'induction du trafic – l'aménagement d'un nouvel itinéraire entre Toul et Dieulouard, pour un poids lourd qui fait du Marseille – Bruxelles, le gain de temps est un peu négligeable et nous n'induirons pas de nouveaux trafics marchandises du fait de cette opération ponctuelle au niveau de Nancy. Donc, nous considérons que l'induction trafic grande distance sera négligeable. Par contre, le risque d'induction trafic domicile – travail peut être très fort en fonction des choix qui seront faits.

Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP

Merci. Monsieur ?

Jean-Claude FAUQUETTE, Président de l'association des habitants de Rosières-en-Haye

Je me présente, je suis le président de l'association des habitants de Rosières-en-Haye. Comme l'a dit le Maire, nous sommes tout à fait en phase sur nos positions. Je ne reviendrai pas sur ce que nous avons déjà dit à Toul, ici à Nancy, qui semble d'ailleurs se perdre dans les sables la plupart du temps. Ce qui a retenu mon attention dans le rapport que j'avais eu et que j'ai étudié, c'est tout d'abord le doute sur les prévisions de trafic. Nous nous méfions beaucoup des prévisionnistes, surtout en termes d'économie, car depuis quelques 5 ou 10 ans je crois que beaucoup se sont trompés. D'autant plus que même l'hypothèse basse est sur le principe d'un PIB à 1,5. Je crois que le gouvernement actuel serait peut-être intéressé qu'à la fin 2015 nous soyons à 1,5.

Deuxième remarque : le barreau concédé. J'avais trouvé tout de même un peu gros que nous concédions à des officines, type Vinci et autres, mais enfin, ce ne serait pas la première fois. Le barreau concédé s'avère, dans votre expertise, et c'est cela qui est aussi intéressant, non rentable à 15 000 véhicules. Ne vous faites pas d'illusion. Ces officines-là ne mettront pas d'argent si cela ne leur revient pas. Donc, deuxième remarque, nous nous interrogeons sur la rentabilité.

Alors, la prudence s'impose. Les conclusions sont les conclusions auxquelles vous arrivez. Nous sommes d'accord sur ce point de vue. Simplement, vous dire que dans les différents fonds de carte que vous avez faits et qui sont intéressants, avec à la fois des plus et des signaux d'alerte, systématiquement nous oublions en signaux d'alerte la partie Jaillon, Avrainville, Villers-en-Haye, Villey-Saint-Étienne, ma commune Rosières-en-Haye. Et nous considérons qu'effectivement cela peut passer à travers, c'est la campagne et comme l'a dit le Maire, « Ils finiront par s'y habituer ». Et bien, nous n'allons pas nous y habituer. Nous ne nous habituerons pas au bruit. Nous ne nous habituerons pas à la pollution. Nous ne nous habituerons pas à toutes les nuisances que cela induit. Et nous savons bien ce que cela induit lorsque les camions nord – sud traversent un pays sans s'arrêter.

Vous reprenez souvent comme critère le prix. Mais qu'est-ce qui n'a pas de prix ? La santé des personnes. Vous êtes sur un modèle qui est erroné. C'est fini, c'est terminé. Nous sommes sur une autre vocation. La Lorraine n'est pas qu'un sillon. Ce sont des terres, des terres agricoles. Une fois de plus, nous allons en enlever, mais ce n'est pas grave, c'est contradictoire avec la déclaration de lundi. Alors, ce qui n'a pas de prix, c'est justement la possibilité pour les personnes de vivre là où elles l'ont décidé.

Vous avez oublié les retombées environnementales de tous les villages dont je viens de parler, sans compter les terres agricoles. Alors, je vous dirai simplement, en toute tranquillité, vous avez évoqué la difficulté des procédures aujourd'hui. Et bien, nous sommes résolus et déterminés pour ne pas vous aider dans les procédures. Et nous avons déjà repéré un certain nombre de points, ne serait-ce que la loi sur l'eau, qui nous permettront d'engager des recours qui feront que ce ne sera pas 2030, mais peut-être 2050 ou peut-être jamais.

Applaudissements.



Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP

Vous vous adressez aux experts qui n'en peuvent. Simplement un point, Monsieur, quand vous dites que vos propos – peut-être avez-vous un peu de lassitude de toutes nos réunions – se perdent dans les sables, c'est l'occasion pour moi de rappeler que chacun des propos qui sont tenus dans toutes nos réunions sont soigneusement consignés et qu'au moment où nous allons, nous, Commission particulière des débats publics, établir notre rapport sur le débat, nous reprendrons chacune des paroles, y compris les vôtres. Vous pouvez en avoir la garantie.

Applaudissements

M. PEREZ ? Simplement un point peut-être. Dans le début de l'intervention, vous disiez que si la rentabilité n'était pas assurée pour les concessionnaires, il n'y aurait pas de concessionnaire. Pourriez-vous rappeler un peu le mécanisme des concessions et qui paye quoi finalement ?

Jean DETERNE, expert indépendant

C'est à moi de répondre puisque j'ai été pendant 10 ans directeur général d'une société concessionnaire d'autoroute. Mais c'était avant (*Rires*). D'abord, c'était moi (*Rires*) et c'était des sociétés qui appartenaient en majorité à la puissance publique, Caisse des Dépôts ou État, et pas à la puissance privée. Mais elles avaient deux possibilités jusqu'à la fin du 20^e siècle, que nous avons évoquées très rapidement tout à l'heure. La première possibilité était de créer de nouvelles sections par ce que nous appelons adossement, c'est-à-dire que ce sont les recettes des toutes premières autoroutes qui servaient à assurer la transition pour réaliser de nouvelles autoroutes. Et d'autre part, ce n'est pas neutre – nous le disons d'ailleurs dans une des annexes du rapport –, les péages n'étaient pas soumis à la TVA. Cela veut dire que c'était une taxe implicitement qui pouvait être utilisée comme tel, alors que les péages ont ensuite été soumis à la TVA, ce qui *ipso facto* les a rangés dans la catégorie des services rendus, c'est-à-dire que cette fois-ci, c'est celui qui utilise et qui bénéficie directement du service qui paye, et pas celui qui en profite, parce qu'il y a moins de bruit devant chez lui, puisque d'autres personnes prennent et payent l'autoroute. En fait, ceux qui en profitent indirectement ne peuvent pas être mis à contribution.

Ces deux règles conduisent donc maintenant à ce que, comme l'a rappelé Marc PEREZ tout à l'heure, il y ait une mise en compétition dans les appels d'offres entre les concessionnaires potentiels pour la réalisation d'un tronçon d'autoroute. Je rappelle que, sauf pour les grands ouvrages d'art comme le Pont de Honfleur ou des choses comme cela, il n'est pas raisonnable de concéder des tronçons d'autoroute de moins de 50 km, parce que l'organisation des sociétés fait qu'elles ont besoin d'un centre d'exploitation, d'équipement fixe, de matériels, et qu'elles doivent faire tout cela elles-mêmes. Et donc, des concessions trop courtes sont difficiles. Ensuite, il est très délicat de réaliser des autoroutes par petits bouts, par étapes. Tout ce que nous pouvons faire, c'est réaliser d'abord quelques étapes et ensuite apporter en nature à la concession les parties qui auraient déjà été réalisées avant.

Pour revenir à votre question sur la rentabilité, les sociétés concessionnaires effectivement, maintenant, ont des actionnaires qui sont des financiers et qui, évidemment, cherchent leur rentabilité. Soit, ils la trouvent directement, c'est le cas des trafics élevés et des autoroutes pas chères, mais il n'y en a pas beaucoup. Ici, nous sommes en présence d'une autoroute qui, à 2x2 voies, serait très chère, parce qu'elle devrait être réalisée d'un seul tenant et qu'il y a beaucoup d'ouvrages d'art. Et à 15 000 véhicules par jour, la rentabilité ne peut pas être assurée pour un concessionnaire qui finance de façon indépendante le projet. À ce moment-là, il lui faut une subvention d'équilibre. Une subvention d'équilibre qui, évidemment, dépendra du coût réel du tracé, etc., mais dont nous pensons que, dans le cas présent, elle se serait située, pour le projet qui est de plus de 500 millions, à 200 ou 300 millions d'euros, ce qui représente énormément d'argent public à geler.

Il y a un moyen de tricher qu'utilisent parfois les candidats concessionnaires, c'est de surévaluer encore le trafic et dire : « Je n'ai pas besoin d'une grosse subvention d'équilibre ». Mais en trichant, dans le contrat, elles se protègent par des clauses de sauvegarde. Et à ce moment-là, c'est tout de même la puissance publique nationale ou régionale qui devra se substituer si la clause de sauvegarde joue, c'est-à-dire si le concessionnaire a fait signer au concédant un contrat avec des trafics en prévisions trop élevées. Et si ces trafics ne sont pas réalisés *in fine*, il peut faire jouer une clause de sauvegarde. Donc, il ne faut pas forcément croire tous les miroirs aux alouettes en matière de concession.

Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP

Merci de cette précision. Madame ?



Anne WALTHER

Bonjour. Anne WALTHER, Villey-Saint-Étienne. Je tenais déjà à vous remercier également pour votre rapport, parce que c'était très clair et je pense que j'ai à peu près tout compris. Je voulais revenir sur l'histoire des poids lourds. Je ne sais pas qui avait eu cette riche idée, mais c'est vrai que lorsqu'il y a eu l'interdiction pour les poids lourds de doubler sur l'A31 de 8 h à 20 h, nous avons vu une fluidité revenir. Je prends l'autoroute tous les jours aux heures de pointe et depuis que les camions se cantonnent à la file de droite, c'est tout de même beaucoup plus fluide, quand ils respectent. Parce que maintenant, ils ont un peu de mal à respecter, et à respecter leurs distances de sécurité entre eux, mais c'est vrai que nous voyons un bien. Cela n'a pas coûté cher, quelques panneaux.

J'avais une question. Quelles sont les modalités de contrôle d'accès et de filtrage des poids lourds dont vous avez parlé ? C'était ma première question. Ensuite, j'avais une autre réflexion et j'espère que j'ai bien compris ce que vous avez dit. J'ai compris que par rapport au barreau Dieulouard – Gye, il était urgent d'attendre et cela me plait bien. Parce que je n'ai toujours pas compris cette histoire de tube qui rejoindrait Dieulouard à Gye, qui risquerait aussi de mettre sur ce barreau, en dehors des poids lourds, qui dérangent tout le monde, mais de mettre aussi des Hollandais avec leurs caravanes. Actuellement, je vois ces Hollandais qui s'arrêtent dans les campings à Liverdun, à Villey-le-Sec. Et je pense que nous avons en Lorraine un trésor, des trésors. Il faut que les gens viennent et s'y arrêtent. Et si nous créons ce barreau, les touristes fileront droit sur le sud et cela ne me convient pas du tout, parce que nous faisons des efforts dans le Toulinois. Beaucoup de choses se font. Il y a des voies vertes. La cathédrale de Toul est un trésor. Il y a beaucoup de trésors à découvrir et j'ai envie que les personnes y viennent, s'y arrêtent, en Lorraine, à Nancy également, mais dans le Toulinois, parce que j'y suis très attachée. Et j'aimerais bien que nous chantions cette chanson qui dit : « En passant par la Lorraine... », mais j'aimerais bien qu'on s'y arrête. Et ce barreau ne facilitera pas cela. Je pense que nous avons une image à changer, que nous avons beaucoup de qualités. Il faut que nous les mettions en valeur et nous avons tout ce qu'il faut pour le faire. Moi, je tiens à ma région. Je ne tiens pas à ce barreau. En plus, nous ne savons pas pour l'écotaxe. Peut-être qu'un jour cela reviendra et pourquoi pas ?

Et donc, je reviens à ma question : quelles sont les modalités de contrôle d'accès et de filtrage des poids lourds dont vous avez parlé tout à l'heure ?

Applaudissements

Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP

Merci Madame. Nous sommes toujours dans la gestion dynamique de la circulation.

Jean DETERNE, expert indépendant

Tout à fait. Je vous donne quelques éléments sur la question de la gestion dynamique et je passerai ensuite la parole à Marc pour les questions plus liées au barreau.

Je pense que vous avez comme tout un chacun, en circulant, déjà pris des tunnels, notamment des tunnels longs. Je ne parle pas forcément du tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines où il n'y a pas grand-monde. Mais vous avez remarqué que dans les tunnels, vous avez des affectations de voies, des feux d'affectations de voies, qui sont des croix rouges, des flèches vertes ou des flèches de rabattement oranges quand, pour des raisons d'exploitation, c'est-à-dire de travaux, nous devons laver les parois du tunnel ou qu'il y a un véhicule en panne, nous devons gérer les files de circulation et c'est vrai que lorsque l'on n'a pas de bande d'arrêt d'urgence, ce qui est souvent le cas dans les tunnels, nous sommes obligés de faire une gestion dynamique des files. Et donc, nous pouvons fermer et interdire certaines voies à certaines heures ou dans certaines conditions, ou au contraire les ouvrir.

La deuxième gestion dynamique en section courante, c'est la gestion dynamique des vitesses, c'est-à-dire que nous mettons en place des limitations de vitesse pour, en fait, fluidifier le trafic, c'est-à-dire pour éviter qu'il y ait des à-coups. Nous préférons ralentir tout le trafic de façon à éviter les à-coups. Je parlais tout à l'heure de la plomberie. Si nous ralentissons le débit, nous devenons un peu plus fluides. C'est une façon assez classique en circulation urbaine de gérer les trafics.



Ensuite, il y a une signalisation qui peut être fixe ou dynamique. C'est celle dont vous parlez. C'est d'avoir des limitations de vitesse différentes selon les files et d'interdire ou pas certaines files aux poids lourds. Généralement, quand il y a deux voies, nous pouvons simplement interdire la voie de gauche et obliger les poids lourds à rester dans la voie de droite. Quand il y a trois voies, nous pouvons, selon les conditions de circulation et le niveau de trafic, interdire soit une seule des voies, c'est-à-dire la voie d'extrême gauche, soit interdire les deux voies de gauche. Et vous avez raison – et je suis content que vous le rappeliez ici –, ceci améliore beaucoup les conditions de circulation. Il y a incidemment un autre point que j'ai évoqué, c'est que lorsque, sur une autoroute, un point d'entrée et un point de sortie sont trop proches l'un de l'autre, à 1 km ou 1,5 km et que ces points d'entrée et de sortie ont de très gros débits en heures de pointe – c'est le cas notamment entre l'échangeur 21 et 22, déviation de Champigneulle –, les véhicules qui entrent sont en conflit avec ceux qui veulent sortir, et parfois même en conflit sur la voie de droite, surtout s'ils sont cantonnés en voie de droite, avec les poids lourds. Les véhicules ont donc du mal à franchir ce rideau. Et nous avons alors intérêt à créer ce que nous appelons une voie d'entrecroisement. C'est une voie spéciale qui est séparée par un marquage large, contrairement à la séparation normale des voies. Donc, elle se présente comme une partie de voie d'entrée et de voie de sortie, sur laquelle les véhicules ont le droit de circuler s'ils entrent ou s'ils sortent, mais ne doivent pas circuler en continu. Ce n'est pas une voie normalement affectée.

La dernière chose que j'ai évoquée est ce que l'on appelle le contrôle d'accès aux échangeurs. C'est simple. Ce sont des feux rouges que nous mettons sur les bretelles d'entrée, les points d'entrée dans l'autoroute, à certains endroits. Et ce feu rouge est tantôt rouge, tantôt vert, et lorsqu'il y a trop de débit, trop de bouchons, trop de demandes sur l'autoroute principale, c'est-à-dire sur l'axe principal, nous privilégions à ce moment-là le flux de l'axe principal et nous retenons, dans la voirie – évidemment, cela crée des bouchons – les trafics pendant 1, 2, 3 à 5 minutes avant de leur permettre à nouveau d'accéder à l'autoroute. C'est ce que nous appelons les contrôles d'accès.

Je te laisse la parole, mais je pense que les caravanes – je vais peut-être le dire pour moi – seraient peut-être tout aussi contentes de passer sur Dieulouard – Toul, dans le paysage et de trouver peut-être des aires accueillantes pour elles.

Marc PEREZ, expert indépendant

Quand vous dites que nous disons qu'il est urgent d'attendre, effectivement sur un barreau pour une solution autoroutière concédée Dieulouard – Gye. Par contre, je ne veux pas qu'il y ait de malentendu, nous pensons qu'il est urgent d'avancer le plus vite possible sur un barreau à capacité adaptée entre Dieulouard et Toul.

Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP

D'autres interventions ? Une, deux questions. Monsieur ?

Guy GRANDIEU

Guy GRANDIEU, simple citoyen. Je suis content de voir effectivement que les remarques qui ont pu être faites dans les différentes réunions de débat public ont été prises en compte. Et pour avoir assisté à plusieurs, je peux certifier que cela s'est bien passé ainsi. Je souhaiterais simplement avoir des précisions sur le financement de la transformation de ce barreau Toul – Dieulouard en un aménagement de la D611. Je voudrais savoir qui participera et qui financera cet aménagement.

Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP

Là, je ne suis pas certain que les experts aient quelque chose de particulier. Allez-y.

Marc PEREZ, expert

Ce sont des aménagements d'État. C'est la responsabilité de l'État, qui parfois va chercher de l'aide dans les collectivités locales, mais c'est avant tout des missions de l'État. Donc, ces aménagements sur l'A31, aménagements sur place, ordre de 50 millions, ce sont des investissements d'État. Et un aménagement de l'ordre de 100 millions d'euros, études à faire, ce



serait une mission d'État. Mais oui, c'est aujourd'hui une départementale. Ce ne sera évidemment pas au Conseil général d'aménager une voie pour des enjeux de gestion du trafic national.

Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP

C'est un autre projet, c'est une autre économie, c'est un autre financement qu'il faut recalculer, remettre aux normes. Monsieur ? Monsieur, ensuite. Nous arrivons vers la fin, me semble-t-il. Il y en aura deux encore.

Gabriel HUMBERT, AGIRR FNAUT Lorraine

Gabriel HUMBERT, membre d'AGIRR FNAUT Lorraine. Tout d'abord, à AGIRR, nous sommes très contents des conclusions de cette expertise. Elle va dans le sens que nous souhaitons et nous nous en félicitons. Depuis le départ, sur l'A31 bis, il y a deux points qui ne vont pas, pour nous. Le premier, c'est Toul – Dieulouard. Vous avez bien avancé sur le dossier. Il faut continuer dans ce sens. Le deuxième, qui est inadmissible, c'est la traversée de Florange, la saignée de l'agglomération thionvilloise. Vous avez donné des chiffres que nous n'avions pas réussi à avoir de la part de l'État pendant tout le débat. Les 500 millions, vous avez souligné que c'était très cher pour l'utilité de Toul – Dieulouard. Je vous donne une autre source d'économie – l'État sera content ce soir –, c'est la traversée de Florange. C'est 5 km, 150 à 200 millions d'euros, pour une nouvelle traversée de l'agglomération thionvilloise. Vous avez bien expliqué qu'aujourd'hui nous ne faisons plus de nouvelles autoroutes parce qu'autrement cela occasionnerait de nouveaux trafics. Là, nous avons une autoroute urbaine, l'A31 passe au milieu de l'agglomération thionvilloise. Ce que nous allons faire, c'est que nous allons la laisser, mais à côté nous allons faire une deuxième, 5 km plus loin, pour être sûrs que les nuisances soient bien partagées avec tout le monde. Donc, aujourd'hui, franchement, vous avez fait un bon travail. Je sais que le débat public va se finir, vous n'aurez pas le temps de faire une expertise. Je souhaite simplement que l'État entende ce qui a été dit sur Toul – Dieulouard et que sur Florange, il y ait également une approche peut-être un peu différente, plus durable, qui soit faite. Et je pense que le projet sera plus partagé, coûtera moins cher à l'État, ira plus vite et sera donc plus utile. Merci.

Applaudissements.

Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP

Merci. Il y avait une demande d'intervention quelque part. Monsieur, oui ? Ensuite, nous irons là-haut, puis nous descendrons en bas.

Luc FERRETTI, président de l'ATPCV

Bonsoir. Je me présente, Luc FERRETTI, je suis président de l'ATPCV de Chaudeney, qui représente un peu le Toulais. Effectivement, lors de la dernière rencontre qu'il y avait eu à Toul, une forte manifestation des habitants avait dit leur soutien aux alternatives que nous avons faites.

Moi, je serai un peu plus incisif, parce que je trouve que le travail qui a été fait par les experts est très productif et très positif, en tout cas pour nous. Cela nous amène à nous dire qu'effectivement le maître d'œuvre ne dit pas déjà la vérité, d'une part, et que, d'autre part, le donneur d'ordres doit être cohérent dans sa gestion du pays. Et je me rappelle certaines allocutions : « Je suis l'ennemi de la finance et j'organise parallèlement une conférence de Paris sur le réchauffement planétaire qui se passe en ce moment. » Dans la traduction, je facilite la gestion libérale et je demande une concession A31 bis. Effectivement, merci Messieurs les experts. Vous nous avez informés, vous nous avez expliqué que finalement cela retomberait encore sur le dos des contribuables même si c'était une concession et que ce serait encore le public qui payerait. D'une part, nous avons raison lorsque nous avons dit que le barreau n'était pas une bonne solution. Je pense que les solutions que nous avons amenées contrecarraient ce projet. J'ai bien aimé les tuyaux, parce que pour ceux qui ont mon âge cela rappelle l'époque du Certificat d'études : plus on ouvre le tuyau et plus il y a du fluide. C'est ce que l'on est en train de nous proposer avec l'A31 bis, si elle était faite dans le projet, d'augmenter une autoroute parallèle, parce que nous sommes sur le débat de l'expertise. Mais le débat de l'expertise nous apprend énormément de choses. Il nous apporte effectivement le fait que nous sommes toujours dans une situation, pour le moment sur des conduites provisoires. Il faut attendre. En cela,



c'est bien, parce que vous nous donnez les moyens de voir les prévisions. De toute façon comme le disait quelqu'un, nous aimerions bien voir monter les prévisions sur le produit intérieur brut, mais nous ne savons pas si ce dernier montera. Je vois toujours paraître en ligne de mire qu'il y a le projet d'un barreau, qu'il y a le projet d'une autoroute A31 bis à concession. Et je rejoins le Monsieur en face de moi, de Rosières : cela impactera la santé. C'est cela qui coûte de l'argent. Cela impactera de l'argent sur la santé. On nous dit que la Sécurité sociale est en déficit. Mais cela ne dérange pas que ce soit les pollueurs qui noient encore le déficit de la Sécurité sociale. Et on nous dit que cela coûte cher. Mais tout le monde ici est contre le fait que nous polluions, tout le monde est d'accord pour améliorer le transit. Monsieur le disait aussi : « Nous avons fait pour la fluidité nord – sud du transit des camions, mais par pour la fluidité des personnes qui habitent dans Nancy. » Je trouve qu'effectivement il faut savoir faire des choix. Et le choix qui est fait n'est pas un choix fait en termes de répondre aux besoins de la population. C'est un choix qui est fait pour répondre, encore une fois, aux gestions des grosses entreprises. Je suis désolé. Nous sommes sur une étape intermédiaire puisqu'il y aura la Conférence de Paris. Nous sommes toujours dans cette logique du tout carbone et nous ne faisons pas une gestion à moyen terme. J'attends du gouvernement, j'attends des élus politiques qui sont présents dans cette salle qu'effectivement ils me disent : « Nous allons prendre position par rapport à ce que fait le Président de la République sur la Conférence de Paris ». Et nous attendons des mots d'ordre forts avec des applications fortes pour qu'ils nous disent : « Nous allons développer les réseaux ferroviaires, le covoiturage, tous ces systèmes qui conduisent à une société plus vivable, et une société qui soit plus respectueuse de l'environnement et plus respectueuse des hommes et des femmes qui sont partout dans le pays. » Et pas simplement sur le réseau toulousain, et pas simplement sur le sillon lorrain. Mais c'est bien de cela qu'il est question. Encore une fois, merci Messieurs les experts. Vous nous avez apporté votre éclairage. Mais encore une fois, cet éclairage-là nous dit que nous sommes toujours dans cette conception carbone de développement de la pollution. Je rejoins les gens pour dire qu'il faut s'organiser pour avoir une autre société. Et j'interpelle directement tous les politiques qui, jusqu'ici, ont été avec nous, pour aller plus loin dans leurs prises de position. Je vous remercie.

Applaudissements.

Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP

Merci. Là-haut. Après, je redescends, Madame.

Samuel FAUGIER

Samuel FAUGIER. Je suis un simple citoyen. Une question toute simple. Si j'ai bien compris, le fait de créer de nouvelles routes augmente le nombre de véhicules. Est-ce qu'il y a des études qui permettent de faire en sorte qu'il y ait moins de voitures sur les autoroutes ? C'est-à-dire, est-ce qu'il y a eu des études pour développer les transports en commun, pour tout ce genre de choses. Moi, j'habite à Saizerais. Pour aller à Nancy, il faut 1 h 30. Je serais tout à fait content de prendre les transports en commun à condition qu'il y ait plus de navettes, etc. Et je pense que de nombreuses personnes seraient prêtes à faire ce genre de choses. Je vois qu'en Suisse il y a énormément de transports en commun et effectivement les personnes prennent les transports en commun parce qu'il y en a assez, il y en a beaucoup et c'est donc très facile. Il y aurait donc moins de voitures sur les autoroutes, ce qui pourrait améliorer et économiser de l'argent, éviter de faire des constructions d'autoroutes partout en France. C'est juste une petite remarque.

Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP

C'était une des questions posées dans la mission complémentaire. Évaluer les possibilités de report modal, comme l'on dit, vers d'autres modes de transport. Vous y avez répondu très rapidement.

Marc PEREZ, expert indépendant

Vous demandez s'il y a des études. En général, oui. Beaucoup d'études se font sur ce sujet. Avec des limites aujourd'hui en France, c'est que nous avons une crise du transport ferroviaire. Nous avons un opérateur ferroviaire qui n'arrive plus à maîtriser sa productivité. Nous avons un TER qui est de plus en plus cher pour les régions et les régions ont des budgets de plus en plus serrés. Nous travaillons beaucoup avec les régions, à TTK et nous nous rendons compte que nous souhaitons



développer le TER – nous l’avons beaucoup fait dans les années 90, 2000 –, mais nous sommes dans une étape aujourd’hui, depuis 2010, où les régions sont obligées de réduire l’offre TER parce que la facture SNCF augmente, parfois plus que l’inflation pour les régions, à offre constante. Et les budgets des régions n’augmentent pas plus que l’inflation. Les augmentations sont plutôt inférieures à l’inflation. Nous sommes donc malheureusement dans une tendance où nous réduisons l’offre ferroviaire.

Par rapport à cela, comment favoriser le report modal ?

Jean-Paul PUYFAUCHER, membre de la CPDP

Je rappellerai simplement qu’en ce qui concerne ce débat public sur l’A31 bis, dans ce cadre il a été beaucoup travaillé sur l’offre alternative de transport, que ce soit sur le ferroviaire ou sur le fluvial. Nous avons fait un atelier thématique spécifique à Thionville, dont les conclusions ont été rendues ensuite à Nancy et à Metz. Et il est apparu notamment que dans le cas particulier la région Lorraine a de grandes ambitions avec la SNCF pour augmenter très fortement l’offre de transport dans les TER. Et ce sera notamment vrai entre Metz et la frontière luxembourgeoise et Thionville et la frontière luxembourgeoise. Il y a aussi des choses qui se passent dans le sud de la Lorraine. Donc, cette affaire a été beaucoup travaillée, mais comme l’ont dit d’ailleurs dans leur rapport les experts, malgré ces efforts, malgré les dépenses que font les collectivités et la SNCF, l’offre complémentaire ferroviaire ne suffit pas à résoudre les problèmes qui sont posés. Même si elle apporte une partie de la solution, elle ne suffit pas à résoudre l’ensemble des problèmes. D’où la question qui se pose toujours de comment fluidifier et désengorger l’A31 bis. Mais c’est un sujet qui, dans le cadre de notre débat public, a été très profondément travaillé par les citoyens qui l’ont bien voulu.

Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP

Madame, Monsieur et le Président KLEIN.

Valérie DEBORD, Vice-présidente du Grand Nancy

Merci. Valérie DEBORD, Vice-présidente du Grand Nancy. Je voulais vous dire que nous regardons ce complément d’expertise évidemment avec intérêt. Nous avons parfaitement conscience des problématiques financières qui allaient donner lieu fatalement, du fait de la non-rentabilité du barreau, à des subventions qui seraient de toute façon retournées vers les collectivités territoriales et qui seraient certainement insupportables eu égard à l’état de nos finances publiques. Nous avons aussi vu la longueur et les difficultés dues au développement durable, à une zone économique – et au moment de la COP 21, ce n’est pas Jean-François HUSSON qui dira le contraire – tout cela pouvait sembler effectivement difficile à mettre en musique.

Aujourd’hui, vous proposez une nouvelle solution. La DREAL nous indiquera plus tard ce qu’elle en pense. Nous, nous regardons cela avec intérêt, avec néanmoins un certain nombre de points de vigilance, notamment par rapport à l’A33. Aujourd’hui, de notre point de vue, votre solution ne répond pas à la problématique de délestage en la matière. Ensuite, par rapport à la sécurisation, notamment sur la 2x1 voie et sur la 2x3 voies. Si nous avons les sécurités, pourquoi pas ? Mais il faut tout de même que nous ayons ces assurances pour pouvoir rentrer dans un dispositif qui pourra nous agréer. Après, il y a de petites choses. Nous sommes très attachés à la problématique par rapport à Custines, parce que là – mais vous n’êtes pas rentrés plus finement dans les détails – il se trouve que nous avons sur cet échangeur-là une circulation interne qui est très importante. Donc, il faudra regarder les choses de façon plus fine. Donc, nous regardons les choses positivement. Nous renvoyons à l’aménageur pour le complément avec ces points de vigilance fins qui, pour nous, évidemment, sont importants dans l’ensemble de la réflexion.

Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP

Merci Madame. Monsieur le Sénateur ?

Jean-François HUSSON, Sénateur de la Meurthe-et-Moselle



Oui, pardon. J'adresserai comme tout le monde des remerciements aux experts, puisque vous avez salué l'implication diversifiée à l'échelle du territoire. Nous sentons que l'attention est, comme souvent, là où l'infrastructure passe. Donc, plutôt dans le grand Toulouais depuis Dieulouard. Et peut-être redire un élément important puisque nous avons aussi été interpellés. Nous avons entendu : « Il faut que les élus, etc. » D'abord, vous avez un certain nombre d'élus qui sont là, qui se sont exprimés. À l'échelle du SCOT sud du département, les 90 élus, début juillet, ont également adopté des positions que je vais d'ailleurs rappeler, qui ont été adressées à la Commission du débat public et qui ont également été adressées aux différents responsables de l'État. L'objectif auquel aujourd'hui, me semble-t-il, dans le zoom territorial, il convient de répondre, c'est comment nous analysons le trafic dans ce corridor, dont 75 % est du trafic local. Dans l'enveloppe du SCOT Sud 54, lorsque nous prenons le trafic sur cette autoroute, c'est du trafic local. J'ai beaucoup entendu « les poids lourds, le transit, etc. » Il faut savoir qu'à cette échelle, d'où d'ailleurs le deuxième point... je le reprends, vous direz que je suis peut-être un peu « techno », mais nous avons demandé une approche approfondie de la question du trafic et de la multimodalité par la création d'un comité de lecture multimodal du projet, l'élargissement du périmètre d'étude au corridor de déplacement. Je vais peut-être l'expliquer un peu mieux. Le corridor de déplacement est intéressant parce que parfois nous trouvons les solutions à l'extérieur et non pas uniquement là où nous mettons le zoom. Quelles sont les conclusions que nous pouvons tirer de la voie de l'Amezule, le délestage par rapport au trafic nord – sud ?

Deuxième élément qui a été rappelé, nous continuons, nous semble-t-il, d'avoir un problème important au sud de l'agglomération nancéienne et qui a un impact notamment sur le trajet Toul – Nancy. C'est le barreau sud qui, aujourd'hui, s'arrête en gros à Maizières-les-Toul. Et il reste un bout jusqu'à Allain. Nous pouvons au moins convenir que dans ce cas-là, sur la partie sud, cela déleste beaucoup. Et je crois qu'il serait intéressant, puisque nous avons entendu parler du nombre de véhicules par jour sur Gye – Dieulouard, de savoir au sud, c'est-à-dire de Gye à Vittel, à Langres et à Dijon, quel est le nombre de véhicules par jour également. Puisque nous parlons de rentabilité, je crois qu'il faut pouvoir regarder après coup, puisque nous n'y revenons pas, quels sont les éléments d'appréciation.

Et enfin, je pense que ce qui a manqué jusqu'à maintenant – le débat est récurrent, il est arrivé peut-être avec des chiffres un peu secs, vus comme une forme de brutalité... je crois que nous sommes à la fin du processus de démarche du classement de la forêt de Haye en forêt de protection. Si j'avais un souhait à émettre, et je crois qu'il est partagé par l'ensemble des acteurs, c'est que l'État, dans ce dossier, dans la procédure d'enquête publique, etc., n'hésite pas à travailler de manière plus ouverte avec l'ensemble des partenaires. J'ai entendu, y compris ce soir, des représentants des associations environnementales, des élus. Nous avons fait 4 sous-groupes, nous avons fait le nombre de réunions qu'il fallait. Nous avons tout entendu, notamment sur l'échangeur d'Origine, parce qu'il était aussi impacté évidemment dans notre dossier, mais aussi sur le débat forêt de protection. Et le fait de partager les informations objectivement, posément, sereinement, cela a détendu l'atmosphère et cela a permis de travailler quelque part à livre ouvert et surtout en confiance. Je crois vraiment que la méthode sera pratiquement primordiale pour permettre à tous les acteurs de travailler ensemble. Je crois qu'en même temps, c'est important, puisque vous l'avez dit au départ, il y a tout de même une nécessité. Nous ne pouvons pas deviner l'avenir. Il faut que nous regardions de quelle manière répondre aux 75 % de trafic interne au territoire. Ce n'est peut-être pas que par l'autoroute, ce qui permettrait également peut-être, si nous trouvons des solutions... Dans ces solutions, la Communauté urbaine du Grand Nancy avec des participations des collectivités extérieures dont le département a conduit une enquête ménages déplacements, dont nous pourrions dans les semaines qui viennent, toujours dans le cadre du schéma de cohérence territoriale Sud 54, retirer un certain nombre d'éléments d'éclaircissement, d'éclairage, qui devraient alimenter utilement la réflexion collective et la réflexion des élus du département, en tout cas du sud du département.

Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP

Merci de votre prise de position. Sur la première partie de votre intervention, dans le rapport d'expertise complémentaire, il est bien précisé qu'il faut continuer à regarder de très près comment cela se passe et maintenant et dans l'avenir, et la création d'une espèce d'observatoire de la circulation, qui serait tout à fait nécessaire pour vérifier ce qui se passe et prendre les décisions au moment où elles doivent être prises.

Monsieur le Président du Conseil départemental ?

Mathieu KLEIN, Président du Conseil départemental de Meurthe-et-Moselle



Déjà, merci de cet éclairage complémentaire que vous nous avez apporté ce soir, à un débat qui, ne l'oublions pas, rejaillit à l'occasion de ce débat public, mais qui en Lorraine est un débat ancien, qui a pris – Marie-Anne ISLER-BÉGUIN l'a rappelé tout à l'heure – des formes et des intitulés divers au fil des décennies. J'ai noté avec intérêt comme tout le monde les échanges de ce soir, votre éclairage, le fait que vous considérez que les prévisions de trafic dans l'expertise du maître d'ouvrage étaient peut-être trop ambitieuses, le fait que néanmoins, d'une manière ou d'une autre, quitte à le renvoyer à une décision ultérieure, vous soulignez l'enjeu de travailler sur la liaison Toul – Dieulouard et sur un barreau nouveau entre Toul et Dieulouard, et les contestations que cela continue à soulever. Parce que reporter dans le temps, c'est une façon peut-être parfois de ne pas décider. Néanmoins, il appartiendra bien en l'occurrence à l'État aujourd'hui, et je ne sais pas à qui demain si la question est renvoyée à une décision ultérieure, de prendre la décision. C'est un premier point. Parce que nous ne pouvons pas sortir d'un nouveau débat public sur l'A31 bis aujourd'hui en nous disant simplement que nous déciderons dans 20 ans. Ou alors, je ne sais pas à quoi peut servir ce type de consultation.

Ensuite, je suis aussi satisfait d'avoir vu qu'était écarté le passage à 2x3 voies dans l'ensemble de l'agglomération nancéienne. J'avais entendu cet argument évoqué comme une alternative au barreau Toul – Dieulouard. J'avais pour ma part des réserves et en tout cas de la curiosité de voir le débat approfondi, parce que j'avais entendu, y compris parmi certains responsables associatifs, défenseurs de l'environnement qui avaient été parmi les plus actifs à militer pour le classement de la forêt de Haye en forêt de protection, me dire – et j'entendais l'argument technique – que nous pouvions à la fois garantir le périmètre de la forêt de protection et le passage à 2x3 voies. Cela semble aujourd'hui être confirmé. Dominique POTIER a demandé des éléments complémentaires au ministre et au ministère pour vérifier la compatibilité ou l'incompatibilité. Mais en tout cas, que ce soit au niveau de la thrombose, que ce soit au niveau des délais ou que ce soit au niveau du surcoût, il se confirme dans l'ensemble que ce n'est pas une solution.

Je ne sais pas, nous verrons, j'écouterai avec attention les conclusions de la DREAL dans quelques jours, comme vous toutes et vous tous. Et je remercie les experts aussi d'avoir immédiatement rappelé que même si cela devait se terminer sur la RD611, cela ne relèverait pas d'un aménagement du Conseil départemental de Meurthe-et-Moselle. J'aime autant que ce ne soit pas moi qui le dise finalement, c'est très bien que ce soit rappelé par d'autres. Enfin, encore que lorsque nous parlons d'un aménagement du Conseil départemental, c'est vous les contribuables. Donc, nous nous félicitons tous les uns les autres en ce qui concerne nos impôts locaux, mais nous nous retournons vers la DREAL avec la maîtrise de la dépense publique qui concerne également toutes et tous nos contributions. Je veux dire simplement que je suis de ceux, comme je pense tous ceux qui se sont exprimés ce soir ici, qui considèrent que la conclusion, finalement, doit d'un certain point de vue s'appuyer sur des objectifs ambitieux en matière d'alternatives. Cela a été rappelé. Vous venez de le rappeler à l'instant, M. STIEVENARD. Plusieurs études ont été faites à l'intérieur de ce débat sur la capacité de transfert modal avec parfois des estimations faibles en étant réalistes ou des estimations ambitieuses. Il faut, je crois, partir des estimations les plus ambitieuses. Il faut avoir un objectif en politique de réduire l'utilisation de la voiture individuelle et donc faire en sorte que le plus possible d'usagers utilisent d'autres moyens de transport. Mais en même temps, une fois que nous avons fixé ces objectifs ambitieux, reste à régler le trafic, les 75 % de trafic local et le trafic international. Et cela impliquera donc des aménagements. Alors peut-être pas un barreau concédé au même niveau et à la même voirie que ce qui avait été envisagé initialement, mais nous savons tout de même, à la lecture de cette deuxième expertise, que nous aurons besoin de faire des aménagements, de réduire la vitesse dans le passage par le Grand Nancy, de travailler sur certains espaces en mise à 2x3 voies, de travailler sur une nouvelle voirie, peut-être complémentaire à la voirie départementale ou un réaménagement de la voirie départementale. Je ne sais pas, je ne suis pas un expert ni un technicien. Mais il y aura besoin à la fois d'une ambition alternative importante et je souhaite – c'est ma demande au maître d'ouvrage et à l'État – qu'elle soit affirmée très fortement dans ces conclusions comme un objectif avec les moyens qui doivent l'accompagner, moyens pour les collectivités, pour les transports ferroviaires, le fluvial, le transport collectif, le covoiturage et en même temps pour tous les Lorrains qui, depuis des dizaines d'années – je parle là des usagers – utilisent leur véhicule pour aller travailler, pour aller rejoindre leur domicile ou leur travail, il faut aujourd'hui des solutions, parce que votre expertise, comme tous les éléments que nous avons eus jusqu'à présent, montre tout de même que le trafic, même si la croissance n'est pas à la hauteur de ce que nous pouvons espérer, va croissant et qu'il faut de ce point de vue-là que nous trouvions des solutions pour faciliter les déplacements quotidiens de celles et ceux qui utilisent l'A31.

Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP

Merci. J'ai l'impression que les prises de parole ne s'expriment plus. Monsieur le Président ?



Michel MORIN, président de la CPDP

S'il n'y a pas d'autres questions, nous allons donc... Ah, si, encore une question. Monsieur ?

Éric WALTHER

Bonjour. Éric WALTHER, Villey-Saint-Étienne. Je me félicite aussi, grâce à Messieurs les experts, que nous envisagions la création d'un véritable observatoire du trafic. Parce que pour m'y être intéressé régulièrement depuis quelques mois, je peux constater qu'il y a tout de même quelques vides en termes de trafic, notamment sur certains points de comptage qui sont plus que douteux, confirmés par l'exploitant même de ces boucles. Et nous ne pouvons pas nier, en tout cas ne pas mettre en doute, au niveau de la circulation au nord de Nancy, un trafic qui arrive de l'A33, de façon à mon avis plus importante au vu des comptages de Clairlieu, des Baraques et de Gentilly, je pense qu'il est bien plus important que ce que l'on a bien voulu nous faire croire. C'est la première des choses. Donc, je me félicite qu'il y ait un véritable observatoire de trafic qui soit créé, avec des chiffres qui soient vraiment confirmés par les tableaux de comptage de l'exploitant et pas à l'issue d'enquêtes de circulation.

La deuxième chose est que je me félicite aussi de la réflexion concernant le barreau autoroutier Toul – Dieulouard, qui me semble un peu mise en conformité avec les orientations du SCOT Sud 54, dont je rappelle que c'est un SCOT dit Grenelle, qui à ce titre a tout de même certaines obligations et certaines exigences eu égard au financement de l'État. Je me félicite effectivement de cet observatoire du trafic.

Une dernière chose. Vous avez parlé d'expertise indépendante concernant certains aménagements dans votre rapport d'expertise.

Jean DETERNE, expert indépendant

Oui, je réponds brièvement. Il s'agit essentiellement d'une expertise indépendante sur le calendrier détaillé et le suivi des processus. Il se trouve que dans les projets complexes c'est quelque chose de classique. Nous avons un programmiste ou un expert spécialisé dans l'enchaînement des tâches, et le suivi surtout du déroulement de ces tâches. Ce qu'un maître d'ouvrage normalement constitué n'a généralement pas la possibilité ni le temps de faire proprement. Donc, c'est quelqu'un qui est à côté et qui tient la plume, si je puis dire, du calendrier et du respect du calendrier. Il est spécialisé pour cela. C'est assez en vigueur dans le domaine du bâtiment, notamment du bâtiment industriel. Enfin, dès que nous avons des projets un peu complexes, généralement nous faisons cela. Donc, c'est une recommandation que nous avons faite.

Jean-Michel STIEVENARD, membre de la CPDP

Ce n'est pas indépendant au sens de non dépendant. C'est plus indépendant au sens de spécialiste.

Jean DETERNE, expert indépendant

Je dirais sans dépendance hiérarchique.

Michel MORIN, président de la CPDP

Bien. Notre réunion arrive à terme, mais le débat continue, comme je vous l'ai dit, jusqu'au 30 septembre et notamment sur le site internet qui sera ouvert jusqu'au 30 septembre. D'ici là, vous pouvez poser vos questions, donner vos avis, vos contributions ou même des cahiers d'acteurs pour les personnes morales. Il nous reste encore deux réunions publiques, indépendamment de ce qui se passe sur le site. Le 21 septembre ici même à Nancy, réunion de clôture. Et le 22 septembre à Metz, réunion de clôture. Je vous souhaite une bonne soirée.

(Fin de la réunion à 21h50)