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

VERBATIM DE LA RÉUNION PUBLIQUE
Nancy, le 24 juin 2015, 19h15 à 22h25

En tribune

Commission particulière du débat public (CPDP) :
Michel MORIN, Président
Laurent PAVARD, membre de la CPDP
Christine JEAN, membre de la CPDP

Maîtrise d'ouvrage :
Emmanuelle GAY, Directrice DREAL Lorraine
Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL Lorraine
Yann LETROUBLON, Chef de projet DREAL Lorraine
Jérôme PFAFF, CEREMA

Intervenants :
Alice-Sophie MAIRE, Conseillère déléguée au développement durable et à l'écologie urbaine (Mairie de Nancy)
Sylvain LAROSE, CEREMA
Jacques BLINDAUER, rapporteur de l'atelier « Financement »
Sandrine MARX, rapporteur de l'atelier « Offre des réseaux de transport et des déplacements transfrontaliers »

DÉBAT PUBLIC A31bis
9, ter rue Pasteur 57000 Metz - France - Tél +33 (0)3 87 66 98 25 - contacta31bis@debatpublic.fr - A31bis.debatpublic.fr

(Début de la réunion à 19h15)

Michel MORIN, président de la CPDP

Mesdames, Messieurs, merci d'être venus à cette réunion du débat public sur le projet A31bis à Nancy. C'est la deuxième réunion à Nancy, qui précède celle qui aura lieu à Metz demain. Je vais tout de suite donner la parole à Madame MAIRE qui représente Monsieur Laurent HÉNART, Maire de Nancy, pour son mot d'accueil.

Alice-Sophie MAIRE, Mairie de Nancy

Merci, Monsieur le Président. Mesdames, Messieurs les Élus, Monsieur MORIN, Président de la Commission particulière du débat public, Mesdames, Messieurs, membres de la Commission, et Mesdames, Messieurs, présents ici ce soir. J'ai le plaisir de représenter Laurent HÉNART qui avait prévu d'ouvrir ce débat ce soir, mais un contretemps de dernière minute l'empêche d'être avec nous ce soir et il vous prie de bien vouloir l'excuser. Dans son discours d'accueil du 12 avril, Monsieur le Maire a pu rappeler les motivations qui sont les nôtres pour ce projet structurant pour le bassin de vie nancéien, mais plus largement pour le sillon lorrain. C'est-à-dire devenir un corridor européen qui relie l'Europe du Nord et l'Europe du Sud. C'est notre objectif et notre priorité. Cela vaut pour le routier comme le ferré qu'il ne faut pas opposer. La mobilité est une préoccupation majeure dans un contexte de compétition entre les territoires, mais aussi de réforme territoriale avec l'avènement le 1er janvier 2016 des les treize nouvelles grandes régions métropolitaines, une réforme qui conduira notamment l'Alsace, la Lorraine et la Champagne-Ardenne à fusionner. L'avenir se prépare donc aujourd'hui. Ce projet qui nous réunit ce soir doit être placé dans ce cadre.

Au travers de ce débat, nous devrons rappeler que la concertation, en amont, l'écoute et le dialogue est aujourd'hui une étape souhaitée, pour ne pas dire indispensable dans le mode de gouvernance. Sans se substituer, ni remettre en question la place des experts, le travail de l'administration doit être complété avec des débats contradictoires avec les usagers, les élus locaux et tous ceux qui ont une sensibilité sur les questions environnementales, et plus généralement avec l'ensemble des citoyens dans un souci d'enrichissement.

Aujourd'hui, nous savons tous que désormais, avec les réseaux sociaux, internet, et plus largement avec tout ce qui facilite l'accès à l'information, il faut que les élus expliquent, rassurent et fassent le lien avec les citoyens avec la charge administrative dans le cadre de ces projets locaux ou nationaux. Il est bon de souligner le rôle indispensable de votre Commission pour éclairer les citoyens, les décideurs publics dans leur réflexion et la mise en œuvre de ces projets d'aménagement.

Ce soir, nous arrivons, comme vous l'avez dit, Monsieur le Président, au terme des neuf débats publics organisés depuis le 15 avril dernier, sans compter les ateliers thématiques de Metz et Thionville, sur les questions de financement et des offres de réseau de transport ainsi que sur des débats mobiles qui ont eu lieu dans les gares, les centres commerciaux, sur les marchés, et puis le débat avec les étudiants de l'Université de Lorraine. Nous attendons la décision de la CNDP le 2 juillet, je crois, sur la demande de contre-expertise indépendante sur la création du barreau entre Gye et Dieulouard. Au final, ce sont vos conclusions que nous attendons. Nul doute que cet exercice de démocratie sur la question de l'A31bis permettra d'apporter des arguments multiples et de qualité aux décideurs publics. La mobilité est un enjeu prioritaire pour le développement économique des territoires. Elle est davantage pour la région Lorraine pour sa dimension transfrontalière.

Que dire de la future grande région ? Elle représente à elle seule 40 % des frontières de la France avec l'Europe. Il ne faut donc pas ignorer nos partenaires belges et luxembourgeois parce que le projet de l'A31 bis ne s'arrête pas à l'ancienne frontière à Zoufftgen entre la France et le Luxembourg, la mobilité est un intérêt commun, un intérêt national, mais aussi un intérêt européen. Je vous remercie pour votre attention. Je vous souhaite une bonne soirée et beaucoup de débats. Merci. *Applaudissements*

Michel MORIN, président de la CPDP

Merci, Madame. Je vais vous parler rapidement du déroulement de la réunion de ce soir. Avant, je voudrais dire qu'en principe cette réunion devrait être l'avant-dernière du débat public qui normalement se clôt le 13 juillet. Il se trouve que la

DÉBAT PUBLIC A31bis
9, ter rue Pasteur 57000 Metz - France - Tél +33 (0)3 87 66 98 25 - contacta31bis@debatpublic.fr - A31bis.debatpublic.fr

Commission particulière a reçu des demandes d'expertises complémentaires sur un certain nombre de points. La Commission en a délibéré. J'ai transmis au Président de la Commission nationale une proposition d'expertise complémentaire sur la faisabilité de l'élargissement sur place à deux fois trois voies de l'A31 actuelle entre Gye et Dieulouard en tenant compte de l'ensemble des paramètres financiers, économiques, environnementaux et humains, et corollairement, la capacité d'un tel aménagement à répondre à l'un des objectifs principaux qui est le désengorgement de cette A31. Un deuxième point concerne le trafic attendu sur un éventuel barreau neuf Toul – Dieulouard. Ces deux points ont été transmis au Président de la Commission nationale. Cette Commission se réunira le 2 juillet. À cette date, nous connaîtrons la décision qu'elle prend. C'est-à-dire de donner accord ou non à ces demandes d'expertises complémentaires indépendantes. Dans l'hypothèse où la Commission donnerait son accord, le débat serait effectivement prolongé jusqu'à début septembre. Une nouvelle réunion au moins ici aurait lieu. Pour ce soir :

- Nous commencerons comme à l'accoutumée par un rappel des principes du débat public que Monsieur Laurent PAVARD, membre de la Commission, nous fera.
- Le maître d'ouvrage, la DREAL, nous présentera un peu plus rapidement que d'habitude le projet A31 bis.
- Nous aurons la restitution de l'atelier sur le financement. En effet, la Commission a mis en œuvre un atelier sur le financement, et donc sur le péage. Cet atelier était composé d'une vingtaine de citoyens volontaires pour y participer. Monsieur Jacques BLINDAUER effectuera cette restitution.
- Cette restitution sera suivie d'un temps d'échange.
- Nous aurons la restitution du deuxième atelier mis en place. Il portait sur l'offre complémentaire ou alternative des réseaux de transport. C'est-à-dire éventuellement les transports par car, mais surtout les transports ferroviaires ou le transport des marchandises par la voie fluviale. Madame Sandrine MARX rapportera ce qui s'est dit dans cet atelier.
- Cette restitution sera de nouveau suivie d'un temps d'échange si nécessaire.
- La DREAL nous présentera la fiche complémentaire qu'elle a faite précisément sur l'élargissement de l'A31 bis entre Toul et Dieulouard.
- Nous aurons toute une période de débat, de questions et de réponses du maître d'ouvrage.
- Nous terminerons par deux questions propres à la Commission particulière du débat public :
    - Nous vous ferons part par la voix de Madame Christine JEAN des principales interventions du public que nous avons notées et qui nourriront le compte rendu que nous devrons faire à l'issue du débat,
    - Je dirai quelques mots sur la suite du débat public que j'ai déjà évoquée.

Je donne donc la parole à Monsieur Laurent PAVARD pour qu'il nous rappelle les principes du débat public.

Laurent PAVARD, membre de la CPDP

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Il y a un certain nombre de têtes que nous connaissons déjà. Je pense qu'un certain nombre d'entre vous ont déjà participé à d'autres réunions publiques. Donc, ce que je vais vous dire ne sera pas nouveau et ne vous apportera pas grand-chose, mais pour ceux dont ce serait la première réunion, je pense qu'il sera utile de rappeler les principes du débat, la façon dont nous fonctionnons et les objectifs de ce débat.

Le débat public est une procédure instituée maintenant depuis une quinzaine d'années. Elle porte sur les projets d'une certaine importance. L'objet du débat est d'informer et d'éclairer le public sur les différentes caractéristiques des projets qui lui sont présentés. Il s'agit d'une part de présenter l'opportunité, les raisons d'un projet, les objectifs poursuivis par la réalisation de ce projet, les caractéristiques principales du projet de façon à ce que le public ait une information complète et aussi transparente que possible sur ce que l'on envisage de réaliser. Le débat public n'est pas une enquête d'utilité publique. Cela se passe bien avant que ces phases administratives soient menées et bien avant que la décision de réaliser le projet soit prise par le maître d'ouvrage. L'objet est de permettre d'éclairer à la fois le public, mais aussi le maître d'ouvrage sur les grands enjeux qui s'attachent à la réalisation de ces investissements de façon à ce qu'éventuellement le projet puisse être modifié, dans certains cas, des projets peuvent être abandonnés après des débats publics, et que la réalisation des enquêtes ultérieures soit conduite dans les meilleures conditions.

Nous sommes dans une phase un peu préliminaire du projet, il n'est donc pas complètement finalisé. Il faut organiser le débat à un stade où on dispose d'assez d'éléments à fournir au public. Celui-ci intervient avant que toutes les études soient réalisées. Par exemple, un certain nombre de considérations sur les conséquences environnementales n'ont pas été précisées dans le moindre détail. Tout ceci interviendra dans les phases ultérieures, si elles ont lieu. À l'issue du débat, la Commission constituée pour organiser ce débat rendra un rapport. Sous réserve d'une prolongation, normalement, ce rapport sera rendu à la rentrée. Après la présentation du rapport, le maître d'ouvrage, l'État, dispose de trois mois pour prendre une décision de poursuivre, de modifier ou d'arrêter son projet.

Le débat public est une procédure organisée par une autorité administrative indépendante qui est la Commission nationale du débat public. C'est-à-dire qu'elle ne rend pas de compte, même si elle est rattachée au ministère de l'Écologie. Pour l'organisation d'un débat, elle désigne une Commission particulière, en l'occurrence, vos serviteurs, nous sommes ici presque au complet ce soir. C'est une Commission nommée pour la circonstance dont la mission est d'organiser le débat et veiller à ce qu'il soit transparent, complet et que tout le monde puisse donner son avis.

Il est important de préciser que la Commission est indépendante. Elle n'a pas partie liée avec le maître d'ouvrage, ni aucune autre partie prenante. Nous sommes en dehors du débat. Nous sommes là pour l'animer, mais nous n'avons pas d'avis à donner, et en particulier, la Commission ne prend pas position dans le rapport qu'elle émettra à l'issue du débat sur le projet. Elle ne donnera pas d'avis sur l'opportunité. Par contre, elle rendra un avis sur les différentes opinions qui se sont exprimées, sur le succès du débat, la participation, etc.

Notre Commission est constituée de sept membres. Elle est présidée par Monsieur MORIN. Notre rôle depuis le début de l'année a été d'organiser les débats, prévoir les réunions publiques, et les réunions sur le terrain, les ateliers, de façon à ce que l'information du public soit complète et que chacun ait la possibilité de poser des questions, d'émettre des avis, des critiques ou des suggestions. La parole est complètement libre dans le cadre d'un débat public. Un certain nombre de principes régissent notre débat. Les informations sont transparentes. C'est-à-dire qu'elles sont mises à la disposition de tous. Pour ce faire, nous avons un outil à notre disposition avec le site internet du débat. Sur ce site internet, vous pouvez retrouver le dossier du maître d'ouvrage, tous les documents qu'il a préparés, dans certains cas pour répondre à des interpellations qui ont eu lieu en séance publique. Tout ceci est mis en ligne, mais on trouve aussi en ligne les comptes rendus des réunions publiques, y compris le verbatim, c'est-à-dire le déroulé complet de ce qui s'est dit, les prises de position, les questions posées par le public avec les réponses du maître d'ouvrage. Dans certains cas, nous avons des cahiers d'acteur, c'est-à-dire des parties prenantes un peu institutionnelles qui prennent position moyennant des documents qui sont déposés sur ce site.

L'autre principe, c'est l'équivalence des prises de parole. Il n'y a pas de prise de parole privilégiée. Tout un chacun est tout à fait légitime à intervenir. Il n'y a pas de primauté aux élus. Chacun a un droit de parole égal en respectant des règles qui vous seront rappelées tout à l'heure. Un autre principe est important à rappeler, c'est l'argumentation des échanges. Tous les avis sont légitimes. On peut être d'accord. On peut être contre ou pour le projet, avoir des arguments pour ou contre. Il est important que les échanges soient argumentés. À l'appui d'un avis, chacun donne des arguments. On n'est pas sur une lutte de principe, il faut argumenter pour que le débat soit constructif. J'ajouterai un autre principe, le respect des opinions, quelles qu'elles soient. Tout le monde n'est pas forcément du même avis sur le projet. Tous les avis sont respectables. Si quelqu'un prend la parole, a une opinion opposée à certains, il faut respecter ce qui se dit. Les avis sont tous légitimes.

Je vais terminer en rappelant l'existence du site internet dont on vous reprécisera l'adresse. Vous avez jusqu'à l'issue du débat, pendant encore quelques jours, la possibilité de poser des questions sur ce site. Vous pouvez également les poser ce soir, à l'oral ou à l'écrit. Je vous remercie de votre attention. Je pense que nous pouvons passer à la suite de notre soirée.

Michel MORIN, président de la CPDP

Merci. La parole est maintenant à la DREAL pour une présentation du projet A31 bis.

Yann LETROUBLON, chef du projet A31 bis, DREAL Lorraine

Merci. Je suis Yann LETROUBLON, en charge du projet A31 bis à la DREAL Lorraine. Je suis accompagné ce soir par Emmanuelle GAY, la directrice de la DREAL, Monsieur Samuel MEUNIER, directeur adjoint et Jérôme PFAFF du CEREMA qui nous assiste pour tout ce qui relève des études techniques sur le projet.

Je vais vous rappeler rapidement la situation actuelle en faisant également un point sur les autres modes de transport pour ensuite vous décrire les principes du projet et ses effets attendus. Le sillon lorrain, comme vous le savez certainement, se situe au cœur d'un corridor de déplacements européens avec une densité élevée de zones d'habitat et d'activité, la présence de grandes agglomérations comme Nancy et Metz, et l'influence du Grand-Duché de Luxembourg. Comme vous le constatez sur la carte projetée, ces spécificités (page 4) impliquent un trafic très important dans tout le sillon qui mélange un trafic local, d'échange et de transit, et une part élevée de trafic de poids lourds, 10 000 camions par jour environ, dont 55 % en transit.

Ces trafics élevés entraînent des conditions de circulation difficiles actuellement et qui vont continuer de se dégrader dans les années à venir. Pour répondre à ces forts besoins en déplacement, le sillon possède des atouts autres que l'infrastructure autoroutière, notamment la Moselle navigable à grand gabarit du Nord jusqu'à l'ouest de Nancy, et la voie ferrée orientée nord-sud.

Pour le transport de marchandises par exemple, le fret ferroviaire représente chaque jour l'équivalent de 1 000 à 1 500 poids lourds. De plus, l'autoroute ferroviaire qui relie Bettembourg au Luxembourg à Perpignan au sud de la France et qui permet de charger des camions sur des trains réalise quatre allers-retours par jour. En 2014, cela équivaut à un transport de 64 000 poids lourds sur le réseau ferré plutôt que sur la route. Le projet A31 bis prend d'ailleurs en compte le développement de cette autoroute ferroviaire qui va passer à six allers-retours par jour.

Pour la voie d'eau, la ligne de transport de conteneurs a été récemment ouverte. Ceci a permis d'en transporter 5 000 en une année. Le projet prend en compte le développement des plateformes multimodales qui combinent la voie d'eau, la voie ferrée et le mode routier pour des capacités qui peuvent aller théoriquement à un traitement de 100 000 conteneurs par an.

Pour le mode routier, je rappelle que 10 000 poids lourds circulent chaque jour sur l'A31. Pour une année, cela représente environ 2,5 millions de poids lourds. Ceci montre que la route reste le mode le plus utilisé pour le transport de marchandises. Néanmoins, on a bien une complémentarité de ces trois modes. Ils possèdent tous des atouts et des contraintes. Chacun peut trouver sa pertinence en fonction de la nature des marchandises à transporter, leur origine et leur destination.

Pour le transport de voyageurs, 65 000 usagers utilisent quotidiennement le TER en Lorraine sur l'ensemble de la région. Le TER a d'ailleurs bénéficié d'investissements importants ces dix dernières années, environ 600 M€, avec une augmentation de la fréquentation de plus de 50 % de 2002 à 2009. L'augmentation de l'offre de transport par TER se poursuit avec la mise en place du cadencement, et des travaux conséquents en gare ou sur les nœuds ferroviaires. À titre d'exemple, sur l'axe Thionville – Luxembourg, aujourd'hui, il y a 2 700 places à l'heure de pointe. Demain, en 2016, environ 4 000 places seront disponibles, soit une augmentation de plus de 50 %.

Dans le projet A31 bis, nous avons retenu un scénario volontariste qui prend comme hypothèse un doublement de la demande actuelle et avec les investissements réalisés pour être capables d'y répondre.

Pour le covoiturage, les enquêtes de déplacement montrent une part de 5 % actuellement sur le trafic total. Nous avons également retenu un scénario volontariste puisque nous prenons en compte 15 % de covoiturage aux horizons futurs. Il y a également les bus routiers qui circulent sur les infrastructures. Pour les lignes transfrontalières, notamment la ligne 300 qui relie le Luxembourg, on peut compter jusqu'à environ un million de voyageurs par an. Pour les lignes au sein de la Lorraine, par exemple pour la plus structurante, celle entre Toul et Nancy, presque 500 000 voyageurs par an et 125 000 pour Metz – Thionville ou Pont-à-Mousson – Nancy. Toujours en comparaison, sur l'A31, 500 000 usagers circulent chaque jour, ce qui correspond à peu près à 150 millions d'usagers par an.

Pour conclure sur les autres modes de transport, la Lorraine bénéficie d'offres complémentaires qui permettent de répondre en partie au fort besoin de déplacements. De plus, des projets ambitieux sont en cours de développement pour le transport de marchandises et pour le transport par voie ferrée. Par contre, la réponse de ces projets et la saturation de l'A31 restent partielle, d'où le projet d'aménagement autoroutier proposé par l'État qui permettrait d'améliorer les conditions de déplacement des Lorrains et d'accompagner le développement économique du sillon.

Les objectifs du projet A31 bis sont de réduire la congestion sur l'autoroute, d'améliorer la sécurité des usagers, mais également des agents qui interviennent sur l'infrastructure, et d'accompagner le développement économique.

Le projet A31 bis est un itinéraire global de 115 km. Il dessert la Lorraine du Nord au Sud en cherchant à limiter les impacts sur les milieux humains, agricoles et naturels selon les principes suivants :

DÉBAT PUBLIC A31bis
9, ter rue Pasteur 57000 Metz - France - Tél +33 (0)3 87 66 98 25 - contacta31bis@debatpublic.fr - A31bis.debatpublic.fr

- Élargir à deux fois trois voies l'A31 actuelle. Ceci permet de limiter les impacts et d'améliorer également la situation environnementale sur l'A31 en la requalifiant. Par exemple, avec la mise en place de protections sonores, d'assainissement routier ou le rétablissement de continuités écologiques.
- La réalisation de tronçons neufs en deux fois deux voies en veillant à optimiser ces tracés pour éviter au maximum les impacts de la nouvelle infrastructure.

Ce projet qui permet de conforter un itinéraire de 115 km avec 90 km d'aménagement a un coût global estimé entre 1,1 et 1,4 milliard d'euros selon les options de passage.

Un enjeu fort de l'A31 bis est sa réalisation avant la saturation complète de l'axe. D'où un équilibre à trouver entre les modalités de financement sur fonds publics et la contribution des usagers. Ces modalités ont d'ailleurs une incidence sur les délais de réalisation. C'est pourquoi trois scénarios ont été étudiés avec des délais de mise en service de l'ensemble de l'itinéraire assez contrastés :

- Le premier scénario à concession réduite, donc avec une contribution publique estimée à environ 900 M€. Au rythme des dotations actuelles, cela ferait une mise en service de l'itinéraire environ vingt ans après la déclaration d'utilité publique.
- Le deuxième scénario à concession partielle prévoit une contribution publique d'environ 500 M€ avec une mise en service dix ans après la déclaration d'utilité publique.
- Le troisième scénario à concession étendue avec une contribution publique estimée à 300 M€ pour une mise en service six ans après la déclaration d'utilité publique.

Ces trois scénarios de financement pour un même projet montrent clairement les enjeux quant aux équilibres à trouver entre la participation de l'usager et la contribution publique.

Pour les sections concédées, les montants des péages sont adaptés pour limiter les reports d'usagers sur le réseau secondaire. Pour les tracés neufs, ce sont les valeurs moyennes usuelles de péage en France, environ 12 centimes d'euro par kilomètre, mais pour les aménagements sur place, par exemple au nord de Thionville, ce sont ces valeurs divisées par deux, donc environ 6 centimes d'euro par kilomètre, et pour l'aménagement sur place entre Nancy et Metz, c'est divisé par quatre, donc environ 3 centimes d'euro par kilomètre, soit un trajet estimé, en cas de concession, estimé à un euro hors taxes pour faire Nancy – Metz.

Nous avons été interpelés au cours du débat sur l'attractivité du barreau Toul – Dieulouard, c'est la raison pour laquelle je voulais vous préciser quelques éléments qui ont été pris en compte pour la définir. Le coût du transport se décompose en plusieurs coûts :

- Le coût de mise à disposition du véhicule et du chauffeur. Ce coût varie en fonction des nationalités. Le coût horaire est environ entre 20 et 40 €. C'est illustré sur le graphique de la page 15. Vous voyez ces coûts horaires en fonction des nationalités en colonne. La ligne bleue représente la part des nationalités qui circulent sur l'A31.
- L'autre coût à prendre en compte est celui de l'immobilisation de la marchandise estimée pour les poids lourds à environ 60 centimes d'euros par tonne et par heure.
- Le coût kilométrique.

Ces éléments conduisent à un barreau économiquement attractif pour 90 % des transporteurs. Il en est de même pour les voitures particulières en transit, car les enquêtes réalisées sur site, sur la RN4 et à la barrière de péage de Gye, ont montré que la distance moyenne des usagers en transit était de 420 km alors que l'acceptabilité à payer augmente en fonction de la distance parcourue.

Les effets attendus du projet A31 bis sont une amélioration des conditions de circulation sur l'ensemble de l'axe avec une diminution de la congestion, et donc une fiabilisation des temps de parcours. Ce qui aura pour bénéfice d'améliorer la fluidité des déplacements et d'augmenter le niveau de sécurité pour l'usager, et également les agents d'exploitation, avec une remise à niveau environnemental des sections élargies et un niveau de desserte du territoire renforcé ce qui participe à l'attractivité du sillon lorrain.

DÉBAT PUBLIC A31bis
9, ter rue Pasteur 57000 Metz - France - Tél +33 (0)3 87 66 98 25 - contacta31bis@debatpublic.fr - A31bis.debatpublic.fr

Pour terminer, je voudrais préciser que cette étape de débat ouvre un processus de concertation qui s'inscrit dans la durée. À l'issue des débats, la ministre en charge des Transports décidera des suites à donner en fonction de ce qui aura été dit au cours de nos divers échanges, notamment ce soir, et sur la base de ces décisions, le maître d'ouvrage poursuivra les études et les démarches de concertation et de consultation jusqu'à l'enquête publique de projet, évidemment en cas de poursuite du projet. Je vous remercie pour votre attention.

Michel MORIN, président de la CPDP

Je vous propose que nous entendions tout de suite le rapport de Monsieur BLINDAUER sur l'atelier « financement » puisqu'on vient de parler de péages. La salle aura ensuite la parole.

Jacques BLINDAUER, rapporteur de l'atelier « Financement »

Bonsoir Mesdames, bonsoir Messieurs. J'ai la charge de vous faire le rapport sur l'atelier de financement qui s'est déroulé à Metz. Je crois qu'il s'agit effectivement de vous restituer au mieux en quelques minutes ce qui s'est fait pendant à peu près deux heures. Le sujet de l'atelier fait partie des points de crispation du projet. En dépit de fortes divergences parmi les participants, les débats ont été sereins et constructifs. Cela tient au fait que les participants avaient pris connaissance des enjeux du projet.

Dans un premier temps, la Commission particulière a rappelé les principes du débat public et les règles du jeu de l'atelier. Le maître d'ouvrage a présenté les enjeux du financement pour le projet autoroutier A31 bis comme cela a été fait ce soir avec un peu plus de détails.

Dans un deuxième temps, l'allocution de Monsieur Claude ABRAHAM sur les principes de péage qui est intervenu lors de la réunion publique thématique à Pont-à-Mousson sur le financement nous a été projetée. Pour ceux qui étaient à Pont-à-Mousson, cela évoquera des souvenirs.

Dans un troisième temps, on a démarré un travail en sous-groupe de trois tables.

Les débats : en préambule à ce qui va suivre, je tiens à remercier la Commission particulière du débat public pour l'organisation de ce débat. De plus, je précise que j'ai eu accès à tous les documents du débat, à l'enregistrement audio de l'atelier pour la rédaction de ce rapport. Pour illustrer mes propos, je vous donnerai ultérieurement, et seulement en fin de rapport, quelques chiffres clés évoqués au cours du débat.

En marge de la thématique principale de l'atelier, les participants ont de nouveau évoqué des craintes sur les nuisances sonores en partie urbaines liées à l'augmentation de la fréquentation des poids lourds sur la RN431. Ce qui est sûr, et sur quoi les participants étaient d'accord majoritairement, c'est qu'il faut faire quelque chose. En effet, après vingt ans d'atermoiements et deux débats publics, on ne comprendrait pas que rien ne se fasse au regard des chiffres annoncés du trafic présent et à venir. Chacun de nous peut en effet constater de visu et surtout en cette période de vacances le trafic et la réalité du problème.

Une question a été posée « Pourquoi ce parcours reste-t-il aussi attractif ? » Le dumping fiscal du Luxembourg sur le prix des carburants a été pointé du doigt et dans une moindre mesure la gratuité du parcours. Je voudrais donner ici un mot sur la gratuité apparente de cette autoroute. Cela est valable pour tous les équipements mis à la disposition par les pouvoirs publics. Aujourd'hui, ce sont les contribuables qui, par un canal ou un autre, assurent le financement des travaux de réalisation et d'entretien. Demain, en cas de concession, ces postes seront à la charge majoritairement des seuls usagers ce qui rétablira partiellement tout au moins l'équilibre pollueur-payeur et usager-payeur. Dans cette éventualité, les Lorrains auront le sentiment de s'être fait déposséder de leur bien, mais l'ouvrage actuel doit alors être considéré comme un apport en nature. Tout le problème consiste à faire ressortir cet apport du bilan financier de l'opération. La question a été posée : « pourquoi ne pas envisager un péage intelligent ? »

Comment financer les travaux et l'entretien de cette autoroute de façon équitable ? Et de quels travaux parlons-nous ?

Les principes de financement : Un constat préalable est, que l'État est dans l'impossibilité de débloquer les fonds, avec une rapidité en adéquation avec l'urgence des besoins. Le financement ne peut être réparti qu'entre l'usager et le contribuable.

Lors de l'atelier, le maître d'ouvrage a rappelé le principe retenu par l'État, c'est-à-dire une répartition à parité entre l'État et les collectivités territoriales en déduisant les éventuelles dotations. C'est à ce moment qu'un intervenant a tenu à préciser qu'il ne fallait pas déshabiller les collectivités par un financement trop lourd ce qui se ferait au détriment des autres activités assumées par les collectivités, notamment les autres modes de transport.

À partir de ce constat, plusieurs hypothèses sont apparues :

- Une première hypothèse serait de ne rien faire, partant du postulat que plus de routes créent plus de trafic qui engendre plus de nuisances et que l'on entre ainsi dans un cercle vicieux. D'où une question « Un projet a minima sans concession est-il envisageable ? »
- Une seconde hypothèse défendue par l'association AGIRR, et en opposition avec le concept global et indissociable du projet défendu par la DREAL consisterait à connaître le coût des travaux, tronçon par tronçon, et de réaliser les aménagements en fonction des priorités et selon un calendrier préétabli. Sont concernés notamment le tronçon Toul – Dieulouard, la remise à niveau de la N431 en contournement de Metz et la connexion A30-A31 au niveau de Thionville. Le maître d'ouvrage dit qu'au stade de ses études, il n'était pas en mesure de fournir un chiffrage détaillé autre que celui effectué à partir des ratios qui seront présentés après.
- Une troisième hypothèse serait de ne pas faire d'aménagements nouveaux, mais seulement des modernisations telles que l'élargissement de la D611 à deux fois deux voies. Dans ce cas, un financement par l'État se ferait sans concession.

D'autres modes de financement ont également été évoqués lors du débat :

- Le péage selon le principe que l'usager est prêt à payer pour un service de qualité,
- La sollicitation des collectivités,
- L'application du principe pollueur-payeur,
- L'utilisation de la taxe sur l'essence,
- La sollicitation des fonds européens,
- La mise en place d'une vignette,
- La mise en œuvre d'une écotaxe régionale. À ce propos, une note de synthèse nous explique que, indépendamment des problèmes juridiques et réglementaires, cette solution pose des problèmes techniques importants. L'utilisation du dispositif de l'écotaxe est hors de portée à court terme et nécessite une réflexion approfondie,
- Le financement de recherche d'alternatives à la route est également évoqué,
- Le recours à la mise en concession de tout ou partie du parcours, et donc du péage, conduit à d'autres questionnements. Quelles sont les raisons du surcoût d'une concession privée ? Quel est le contour des contrats de concession ? Quel est le coût de l'entretien courant de l'autoroute ?

En conclusion, comme vous le voyez, les débats ont été denses et controversés. Il faut cependant retenir les points forts de ce débat. Il faut faire quelque chose. Il faut le faire vite. Il faut financer ce quelque chose. Il faut établir un équilibre entre le service rendu et le prix à payer. Qui paye quoi ? Qui utilise quoi ? Il ne faut surtout pas négliger les alternatives à la route.

À la suite de ce débat, nous avons quelques chiffres à vous communiquer :

- le prix pour une mise à trois voies hors échangeur, 4 M€ le kilomètre,
- en section courante autoroutière à deux fois deux voies avec diffuseur et péage, c'est de 8 à 10 M€ le kilomètre, le prix de la construction,
- les ouvrages d'art non courants du type viaduc de 40 à 50 M€ le kilomètre,
- le passage en tranchée couverte coûterait de 75 à 90 M€ le kilomètre.

De ces montants, il ressort une estimation très approximative des tronçons du projet. Il ne faut pas prendre cela à la lettre :

- la liaison Gye – Dieulouard, environ 500 M€,
- Bouxières – Richemont, environ 350M€,
- Richemont – frontière, environ 500 M€,

DÉBAT PUBLIC A31bis
9, ter rue Pasteur 57000 Metz - France - Tél +33 (0)3 87 66 98 25 - contacta31bis@debatpublic.fr - A31bis.debatpublic.fr

Pour l'entretien, j'ai refait une addition entre le préventif, la réhabilitation, la régénération, les dépenses s'établissent comme suit :

- sur la période qui va 2012 à 2014, donc la période écoulée, 22,855 M€ ont été investis pour ces postes,
- en 2015, les travaux sont en cours, ce sont des travaux programmés, 4,3 M€,
- le prévisionnel pour les années 2016 à 2018, donc les trois années suivantes, 17,7 M€.

Ces éléments achèvent la présentation des éléments retenus pour cet atelier financement. *Applaudissements*

Michel MORIN, président de la CPDP

Merci beaucoup, Monsieur BLINDAUER pour ce rapport très précis et charpenté et qui a parfaitement tenu les délais. Je propose que nous passions à un certain nombre de questions, notamment sur les aspects qui viennent d'être traités, c'est-à-dire sur les aspects de financement. Comme vous le savez pour ceux qui ont déjà participé au débat, nous souhaitons que vous teniez dans un temps d'une minute pour les questions et de trois minutes pour les avis. Par ailleurs, je vous demanderais de vous présenter avant de prendre la parole. C'est normal, et parce que nous enregistrons le verbatim, il est indispensable que nous sachions qui est en train de parler. La parole est à vous.

Anne WALTHER, Villey-Saint-Étienne

Bonsoir, Anne WALTHER, Villey-Saint-Étienne dans le Toulois. Le 2 juin, je suis venue à la réunion qui a eu lieu à Toul pour demander aux représentants de la DREAL d'écouter les gens du Toulois, de prendre en compte leurs idées, leurs propositions et d'éviter de reproduire les mêmes erreurs que leurs aînés lorsqu'ils ont réalisé le tracé de l'A4. À Toul, ce soir-là, le public était venu en nombre, 300 selon la police relayée par les journaux, bien plus selon les personnes présentes, mais toutes n'y étaient pas venues. Certaines n'ont pas jugé bon de faire le déplacement estimant que cela ne servirait à rien, que tout était déjà décidé en haut lieu. Dans le Toulois, si on ouvre ses oreilles, on entend des petites phrases du genre « *De toute façon, on n'y coupera pas. On va l'avoir ce barreau, même si on sait qu'il ne résoudra rien. Tout est déjà décidé. Il paraît même que le tracé est déjà choisi.* » Alors, je vous le demande, rumeurs ou fuites d'information ? La rumeur, on ne sait jamais d'où elle part. Elle se propage, elle enfle, elle se déforme même parfois. La fuite d'information prend le même chemin, mais elle est bien réelle. Je suis venue aujourd'hui poser deux questions.

La première question s'adresse aux organisateurs du débat public. Quelle serait votre réaction et quelles actions seriez-vous à même de pouvoir mener s'il s'avérait que cette rumeur repose sur des faits avérés ? Quelle légitimité auriez-vous alors auprès des populations à organiser un débat pour offrir un espace de parole et d'échange si tout est déjà décidé en amont ? Quel gâchis d'argent public quand on nous dit par ailleurs que les caisses de l'État sont vides ! Ce débat ne serait alors qu'une mascarade pour des metteurs en scène dont le scénario est déjà tout écrit, vous réduisant alors au rôle de réalisateur d'un théâtre de guignols. Le respect que vous nous devez veut que les choses soient faites avec la plus grande honnêteté, car vous risquez sans cela de perdre toute crédibilité et faire naître de la rancœur chez beaucoup d'entre nous. Vous savez que la rancœur n'est pas bonne conseillère.

La deuxième question ira donc au maître d'ouvrage. À l'heure actuelle, le projet du barreau Gye – Dieulouard peut-il oui ou non être abandonné ? Merci d'apporter une réponse claire. *Applaudissements*

Michel MORIN, président de la CPDP

Madame, sur la première question que vous posez, vous dites vous-même qu'elle repose sur des rumeurs. C'est vous qui employez le terme, ce n'est pas moi. Ce sont des rumeurs qui ne sont pas parvenues jusqu'à nous, et encore moins des informations. Ce que je peux vous dire, c'est que la Commission du débat public considère, elle, que rien n'est joué, que rien n'est arrêté, sinon vous pensez bien que mes collègues et moi n'aurions pas accepté d'organiser un débat public en sachant que les décisions étaient déjà prises. Comme vous le disiez, ce serait une mascarade. Croyez-moi ni mes collègues, ni moi, ne nous serions prêtés à une telle mascarade. Donc, je suis formel, aucune décision n'est prise. S'agissant de la deuxième question, je passe la parole à la DREAL.

Emmanuelle GAY, directrice DREAL Lorraine

Merci. Je vais confirmer dans la même logique ce qui a été dit. Le principe du débat est de regarder de façon ouverte toutes les questions, y compris l'opportunité de poursuivre un projet soit dans sa totalité, soit dans certaines de ses parties. Tout est ouvert. Rien n'est décidé. Il n'y a pas de tracé précis décidé là où des variantes sont proposées. Le principe de poursuite du projet, soit dans son ensemble, soit dans certaines de ses parties, relèvera de la décision ministérielle qui fait suite aux débats et au rendu de ses conclusions. Donc, rien n'est décidé aujourd'hui. Tout est possible en fonction du contenu du débat et des conclusions qui en sont tirées. C'est exactement ce qui vient d'être dit.

Michel MORIN, président de la CPDP

Il reste la question sur la possibilité ou non d'abandonner le barreau.

Emmanuelle GAY, directrice DREAL Lorraine

Je suis désolée si je n'ai pas été claire. L'abandon complet du projet ou l'abandon du barreau comme étant une de ses parties ou d'une autre partie en fonction du débat est une possibilité de décision à la suite des débats dans la mesure où comme c'est dit, cela fait partie des possibilités de conclusion à la suite des débats. Le maître d'ouvrage présente un projet qu'il a construit et défini avec des variantes en fonction de ses analyses. Le maître d'ouvrage dans cette démarche soumet le projet au débat avec évidemment le souhait que ce projet puisse se poursuivre à partir des analyses dont il dispose puisque c'est pour cela qu'il a conçu ce projet, mais les conclusions qui seront tirées qui donneront la réponse à cette question. Il n'y a pas de réponse aujourd'hui, et de décision prise aujourd'hui en la matière.

Michel MORIN, président de la CPDP

La décision sera donc prise par la ministre après la clôture du débat, après le compte rendu et le bilan.

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

Bonsoir, Jean-Claude FAUQUETTE, président de l'association pour l'avenir de Rosières-en-Haye qui est concerné comme vous le savez dans tous les cas de figure. Cela fait plusieurs réunions que nous suivons les uns et les autres. Tous les avis exprimés par les agriculteurs, les élus, les associations sont contre. Cela a-t-il eu des effets sur les propositions du maître d'ouvrage ? Je rejoindrai l'intervention précédente, permettez-moi d'en douter. Le saccage des paysages qui est d'ailleurs dans le document que vous nous avez donné, à la page 68, reconnu comme un paysage exceptionnel, qu'en sera-t-il ? Nous avons droit à la rhétorique habituelle, délimitation des effets sur l'environnement. Qui y croit ici ? Personne. La confiscation des terres, ah je sais que tout le monde se plaint que tous les ans des milliers d'hectares disparaissent, qu'en sera-t-il, un fonds ridicule de compensation des terres ? Les nuisances, le bruit, les produits toxiques, et là, je sais de quoi je parle, tout cela avec une réponse avec des normes scientifiques. Je voudrais rappeler ici à la salle que les scientifiques nous ont joué un sacré tour en Lorraine quand il y a eu l'affaire de Tchernobyl, car c'était évident que cela ne pouvait pas passer la frontière. Je vous le dis, le dioxyde de nitrate, le CO2 ne passera pas la barrière le long de l'autoroute. En réalité, on va créer de manière artificielle ce qu'on appelle le syndrome des bords de l'autoroute qui a obligé à Paris à faire de l'alternance journalière et qui a eu les effets que chacun a constatés. Je ne vais pas intervenir ici pour les habitants de Rosières-en-Haye puisque je réunirai le bureau demain, et pas discuter pour savoir si on sera un peu plus près de Saizerais ou un peu plus près de Rosières. Non, ce que je veux dire ce soir, c'est que nous refusons ce modèle désuet qui court à la perte de la planète. La France va organiser en décembre à grand coût de centaines de millions d'euros la COP21 pour montrer qu'elle est exemplaire. Pendant ce temps, on va ravager des secteurs comme le bassin du Toulois. Nous refusons donc ce système qui en plus met le bien public à la disposition des prédateurs, des exploiteurs des autoroutes. On va perturber la vie, j'ai entendu 60 000 personnes du bassin toulois pour permettre aux camions de l'Europe du Nord et de l'Europe du Sud qui ont détruit l'agriculture française, il suffit de voir dans le Vaucluse pour savoir où elle en est, n'est-ce pas ? Et polluer au détriment des habitants du coin. Nous vous le disons. Nous allons nous concerter. Nous allons constituer une force de réponse, car cela ne se passera pas comme ça. Dans

une période d'élections régionales, puis des élections nationales, cela ne se passera pas comme ça et facilement, je ne veux pas ici rappeler certains sites qui existent en France actuellement, mais d'abord nous utiliserons tous les recours possibles en justice, et ensuite, nous verrons bien.

Pour terminer, je dirai simplement ceci. Il y a un moyen d'en sortir. Puisque manifestement les élus se sont exprimés, ils sont contre, en tout cas une bonne partie. La démocratie représentative ne fonctionne plus. Et bien, il y a une ministre qui a parlé de la démocratie participative, prenons là au mot. Nous demandons un référendum. *Applaudissements*

Michel MORIN, président de la CPDP

C'était donc une prise de position.

Bertrand DELECOURT, Chaudeney-sur-Moselle

Bonsoir, Bertrand DELECOURT, Chaudeney-sur-Moselle. Cette partie du débat sur le financement ne peut pas occulter non plus les estimations du maître d'ouvrage sur la fréquentation du barreau Gye – Dieulouard. On va se cantonner ce soir à cette partie. On a eu un beau dossier du CEREMA qui nous promet grosso modo 18 000 véhicules/jour sur ce barreau. Ce dossier, je l'ai étudié de fond en comble, à aucun moment, il ne justifie rien. Le chiffre est craché par une machine, par un ordinateur. On ne sait pas ce qu'il y a à l'entrée. On ne connaît pas les coefficients. On voit vaguement qu'ils ont essayé de coller au passé pour essayer de prédire l'avenir. On sait ce que cela vaut. Cela vaut comme pour la météo. C'est-à-dire un modèle qui va très vite diverger et qui ne servira à rien, avec des chiffres qui sont sortis pour faire plaisir au maître d'ouvrage. Je rappelle aussi que le CEREMA n'est qu'une filiale du maître d'ouvrage, donc on peut avoir des doutes sur la validité des chiffres qui nous sont proposés. C'est pourquoi avec plusieurs personnes nous avons introduit une demande d'expertise complémentaire, indépendante, et j'apprécie la réponse que vous avez faite, Monsieur MORIN, en début de réunion. Concernant toujours ce modèle qui prédit le trafic, on a malheureusement de bonnes idées parce qu'on sait qu'on n'arrive pas à prédire la croissance à six mois. On sait qu'on n'arrive pas à prédire le prix du pétrole. On sait qu'à une échéance très courte on ne sait pas ce qui va se passer, et ce modèle est extrêmement sensible à la conjoncture économique.

Qu'aurait-on pu faire aussi pour essayer de valider ces chiffres ? On aurait pu essayer de comprendre les flux qui transitent sur l'A31, en particulier sur le sud de cette région. Tout le monde sait que l'A31, c'est non seulement, nord-sud, mais est-ouest, cela croise avec la nationale 4, avec l'A33. Quand on a posé des questions pour savoir exactement ce qui se passait, aucune réponse. On a l'impression qu'on ne sait pas ce que font les véhicules, ce qui se passe sur l'échangeur de Laxou. C'était la moindre des choses que de savoir ce qui se passe et la façon dont se répartissent les différents flux, et où vont les véhicules. On a vaguement affaire à des références, à de vieilles études, de vieilles statistiques, de vieilles interrogations de chauffeur. On aurait pu aussi essayer de réfléchir un peu plus loin en se demandant si ce chiffre était crédible. Je peux vous répondre. On a étudié ce chiffre. Si on arrive à avoir la moitié de ces 18 000 véhicules, c'est-à-dire 9 000, on pourra s'estimer heureux. Vous, vous pourrez vous estimer heureux.

Que va faire un concessionnaire puisqu'on va revenir au volet financier ? Il ne va pas se contenter des chiffres du CEREMA. Le concessionnaire a des services. Il a aussi des habitudes. Il va bien sûr demander des expertises indépendantes. C'est sur cela qu'il va baser son modèle économique. On a des exemples de ce modèle économique avec la tristement célèbre A65 et son concessionnaire A'liénor. Qu'ont-ils fait ? Ils ont pris des garanties parce que non seulement le concessionnaire est dans l'affaire, mais il est adossé à un pool bancaire aussi bien français qu'espagnol. Ils ont pris des garanties. On a pendant le débat public de l'A65 parlé comme ici de subvention d'équilibre, et ô miracle, quand le projet est passé à l'enquête publique, quand le concessionnaire a été choisi après l'appel d'offres, cette subvention d'équilibre a disparu. Les associations se sont étonnées en disant que c'était tout de même bizarre. En fait, on s'est retrouvé avec des clauses un peu particulières, avec ce que vous pouvez mettre sous le vocable de financements innovants. En fait, tout a été regroupé dans une fameuse clause de déchéance. J'aurais aimé qu'on en parle ici parce que ce type de clause dans les contrats cela fait exploser les budgets que vous nous avez proposés. En particulier, on avait demandé une contre-expertise à un cabinet comptable public qui avait estimé que la clause de déchéance représentait le double de la subvention d'équilibre. Donc, pas de problème, vous trouverez, j'en suis sûr, des concessionnaires avec des financiers, pour nous, ils ne seront pas Espagnols, mais Luxembourgeois, et ils s'adosseront à une clause qui leur garantit de toute manière d'être gagnant-gagnant. Donc, pour en

terminer avec mon intervention, je regrette que ce débat même sur la partie uniquement financière, on en soit resté à des chiffres massifiés. On n'a aucune certitude. Cela n'engage que vous. Vous n'avez même pas pu vous mettre au niveau des gens qui étaient ici, c'est-à-dire en parlant de manière claire. On parle de chiffres hors taxes pour les péages. On parle d'euros de 2010. Imaginez ce que cela parle au public moyen. On n'a que des estimations, qui n'engagent que vous, qui n'engagent pas le concessionnaire. Comme je l'ai dit juste auparavant, nous n'avons rien sur les financements et les montages opaques qui peuvent renchérir le coût. Les gens d'ici, et les personnes dans les collectivités territoriales, ce sont eux qui devront supporter la charge financière si les choses se passent mal. Je regrette un petit peu cette partie stérile du débat. C'est un regret. Merci de m'avoir écouté. *Applaudissements*

Michel MORIN, président de la CPDP

Je donne la parole à la DREAL. Il y a deux questions. Je ne sais pas si vous voulez y répondre ou pas. La première porte sur l'évaluation du trafic sur le barreau Toul – Dieulouard. La deuxième porte sur le montage d'intérêt des concessions, si j'ai bien compris.

Samuel MEUNIER, directeur adjoint DREAL Lorraine

Sur le principe de construction du modèle et la façon dont ce modèle a été fait, ses bases, et ce qu'il représente, et en quoi il donne une estimation aussi fiable que possible aux vues des incertitudes sur les estimations de trafic. Je vais passer la parole à Sylvain LAROSE du CEREMA qui, en effet, est le bureau technique qui a réalisé pour notre compte l'ensemble des études de trafic. Il va vous rappeler les principes du modèle.

Sylvain LAROSE, CEREMA

Par rapport à tous les éléments que vous avez soulevés, je voudrais tout de même préciser que les méthodes d'étude de trafic sont des choses relativement standards utilisées à la fois par les bureaux publics comme le CEREMA, mais également par les bureaux d'étude privés. On n'utilise pas de méthode particulière. Tout le monde travaille de la même façon.

Concernant vos questions sur les différents flux, nous avons communiqué les éléments, je les ai. C'est un peu long et fastidieux, je ne vais peut-être pas les rappeler ici. Je peux vous préciser qu'en matière de résultats des enquêtes qui ont été signalées, réalisées à la fois sur la RN4 et sur l'autoroute A31 à Gye, en situation actuelle, on estime à peu près à 10 000 VL et 4 500 poids lourds qui font un flux vers le nord à partir de la RN4 et à partir de l'A31. C'est la population potentielle qui peut être intéressée par le barreau.

Sur les hypothèses de construction d'un modèle de trafic, ces enquêtes nous servent à caler tout ce qui vient de l'extérieur du périmètre d'étude, en l'occurrence le sillon lorrain entre Toul et la frontière luxembourgeoise. On utilise ensuite à la fois des données d'enquête réalisée à l'intérieur du sillon, mais également des éléments issus d'enquêtes qui peuvent être réalisées comme les « enquêtes ménages et déplacements ». Des enquêtes ont été réalisées sur le secteur Nancy – Toul – Lunéville. Des enquêtes ont été réalisées sur Thionville et des enquêtes réalisées sur le nord de la Meurthe-et-Moselle. Tous ces éléments nous fournissent des données sur la façon dont les gens se déplacent, à quelle fréquence, à quelle distance. Ces éléments sont utilisés pour être intégrés dans le modèle pour essayer d'estimer le mieux possible la circulation sur le réseau routier. Quand on dispose de tous ces éléments sur les déplacements, c'est un outil, un modèle qui va déterminer l'itinéraire choisi par les gens pour se rendre de leur point de départ à leur point de destination à partir de critères principalement liés au temps de déplacement et également aux coûts de déplacement.

Ce sont les éléments que je peux apporter sur la construction du modèle. Je le répète, les éléments de flux que vous avez demandés plus précisément, ont été transmis à la CPDP. Ils devraient être mis en ligne prochainement, et également, les éléments sur les comptages au niveau de l'échangeur Nancy – Laxou. Pour préciser cet élément, les flux au niveau de l'échangeur Nancy – Laxou entre la partie ouest vers le Nord, et réciproquement, on a à peu près un peu plus de 10 000 véhicules/jour par sens. Ceci fait plus de 20 000 véhicules/jour dans les deux sens confondus qui font ce mouvement A31 depuis Toul vers le Nord, vers Metz.

Samuel MEUNIER, directeur adjoint DREAL Lorraine

Sur les principes de la concession, au sein de l'atelier, il a pu être exposé que les concessions récentes font toutes l'objet d'appels d'offres particuliers auquel répondent les sociétés concessionnaires. Ces sociétés vont se financer de deux façons : un apport en fonds propres, c'est-à-dire les propres fonds des actionnaires de ces sociétés, et ensuite au travers de l'emprunt. Elles vont emprunter un montant auprès de banques. Puisque ces concessionnaires vont assumer le risque d'exploitation, le risque trafic, le risque de construction, il est tout à fait légitime qu'elles conduisent elles-mêmes leur propre expertise du dossier afin de s'assurer de la fiabilité des hypothèses de l'offre qu'elles vont pouvoir remettre. Cette offre est constituée des niveaux de péage qu'elles souhaitent pouvoir collecter, et le cas échéant, du montant de la subvention d'équilibre qui peut être demandée auprès du maître d'ouvrage. Ces expertises sont tout à fait légitimes puisque compte tenu des risques transférés au concessionnaire, il est donc normal qu'il en évalue l'impact.

Dans le cas que vous avez évoqué, un appel d'offres des péages et subvention d'équilibre, le fait que le maître d'ouvrage ait évalué la nécessité d'une subvention d'équilibre et que le concessionnaire ait répondu par l'absence de demande de subvention d'équilibre ne signifie pas nécessairement que le concessionnaire remet en cause les hypothèses de trafic. D'autres facteurs peuvent intervenir, notamment une part importante du financement est apportée au travers de l'emprunt bancaire. En fonction des conditions auxquelles le concessionnaire peut mobiliser cet emprunt bancaire, il y a un impact significatif sur l'équilibre économique de son modèle et sur le montant qui peut être réclamé au travers de la subvention d'équilibre. C'est bien au travers de l'appel d'offres qu'un échange intervient entre les sociétés concessionnaires avec leur montage financier et le maître d'ouvrage pour s'assurer que l'offre remise par le concessionnaire répond au mieux aux enjeux portés par le maître d'ouvrage en matière de qualité technique, de fiabilité de réalisation et de pérennité dans le temps.

Michel MORIN, président de la CPDP

Nous allons prendre une question parce qu'ensuite nous allons passer au deuxième atelier, mais vous aurez de nouveau la parole après.

Serge LEDROIT, habitant de Chaudeney-sur-Moselle

Serge LEDROIT, habitant de Chaudeney-sur-Moselle. On est sur les hypothèses de trafic. Je suis utilisateur au quotidien du trajet Toul – Nancy, même parfois Lunéville. Je suis désolé, ce n'est qu'un regard d'utilisateur, mais je vois un certain nombre de poids lourds qui partent en direction de Lunéville. Vous pouvez faire le test, chaque fois, vous êtes au niveau des Baraques, vous regardez les poids lourds, sur cinq poids lourds, trois tournent à Lunéville. Il n'y a aucune donnée scientifique dans ce que je dis. Simplement, ce que je vois à plus long terme, c'est que l'on se rende compte que le barreau Toul – Dieulouard n'est pas rentable et qu'on se lance dans trente ans peut-être, je ne serai pas là pour le voir sans doute, mais peut-être vers un barreau Toul – Lunéville, à péage bien entendu. Si vous pouviez répondre à cette question, j'en serais très heureux, merci.

Sylvain LAROSE, CEREMA

Sur le trafic poids lourd entre Toul et Nancy, notamment au niveau de l'échangeur Origine, les chiffres que j'ai annoncés sont des chiffres à la journée. Il est évident, en fonction des différents horaires, que le flux global des poids lourds varie et les origines et destinations de ces poids lourds également. Les chiffres que j'ai proposés sont des données globales à la journée. Aujourd'hui, au niveau de l'échangeur Origine, la répartition est quasiment équilibrée à la journée entre les trois directions, je dis bien quasiment. Ce sont à peu près 30 000 véhicules jour qui arrivent de Toul. Il existe une station de comptage sur les différentes bretelles de l'échangeur à Nancy. Aujourd'hui, le trafic se répartit un tiers vers le Sud, un tiers vers Nancy, un tiers vers le Nord.

Serge LEDROIT, habitant de Chaudeney-sur-Moselle

Vous vous rendez compte de l'aberration. Si on fait un barreau Toul – Dieulouard, on va se retrouver, si je comprends bien vos chiffres, c'est-à-dire 10 000 véhicules qui vont partir vers le Luxembourg, mais on a toujours nos 20 000 véhicules qui vont passer aux environs des Baraques. Cela reste tout à fait inacceptable. Le barreau Toul – Dieulouard n'est pas quelque chose qui est mesuré.

Samuel MEUNIER, directeur adjoint DREAL Lorraine

Comme cela a été précisé par Sylvain LAROSE du CEREMA, le barreau Toul – Dieulouard capte bien les trafics qui vont en transit nord-sud. En effet, ce barreau ne capte pas les autres trafics captés par d'autres voies. Les prévisions de trafic portent bien sur ces trafics nord-sud. Elles reflètent bien la réalité aujourd'hui des différentes origines et destinations des camions qui empruntent l'A31.

Michel MORIN, président de la CPDP

Merci. Je demande à Madame Sandrine MARX de bien vouloir nous rapporter ce qui s'est dit dans l'atelier qui portait à la fois sur l'offre complémentaire des réseaux de transport et déplacements transfrontaliers, notamment à l'issue de la réunion à Thionville où nous avons entendu à la fois les autorités luxembourgeoises nous faire part de leur programme d'investissement et de leur politique en matière de mobilité, et également les représentants de la SNCF, là aussi sur leur vision de l'avenir en ce qui concerne le transport ferroviaire, et enfin le représentant de Voies navigables de France en ce qui concerne les transports fluviaux. Après cela, l'atelier s'est constitué avec une trentaine de personnes. Madame MARX va nous en faire rapport.

Sandrine MARX, Rapporteur de l'atelier « Offre des réseaux de transport et des déplacements transfrontaliers »

Bonsoir à toutes, bonsoir à tous. Il m'appartient de vous restituer la synthèse de cet atelier. Il a regroupé 28 participants le 11 juin de 18 h à 21 h sur Thionville. Sur les 28 participants, une majorité d'hommes avec 21 participants. Ces 28 participants étaient répartis entre quatre tables, trois tables étant consacrées au transport de voyageurs et une table consacrée sur le transport de marchandises. Je ne vais pas revenir sur le déroulement des ateliers puisqu'il a déjà été présenté sur l'atelier « financement ».

En introduction, il ressort nettement de cet atelier à la lecture des synthèses des différentes tables, toutes les personnes présentes, pourtant issues de milieux professionnels associatifs ou institutionnels très divers, il y avait également des riverains, des travailleurs frontaliers, toutes ces personnes s'accordaient au moins sur deux choses : le projet A31 bis devait aboutir, et ceci, dans un délai raisonnable. Cet assentiment au projet, partagé par une large majorité des participants, n'excluait pas pour autant pour eux d'envisager des solutions alternatives à la route tant pour le transport de voyageurs que pour le transport de fret.

Dans leurs réflexions, les participants de cet atelier poursuivaient deux objectifs :

- un objectif à long terme, celui de contenir la hausse du trafic, de désengorger l'A31 bis afin de fluidifier le trafic, mais également dans un souci de développement durable, de protection de la qualité de vie des riverains et de l'environnement,
- un objectif à court et moyen terme qui consiste à offrir aux usagers une vraie alternative à la route, notamment pendant la phase des travaux.

Les synthèses produites par les quatre tables ont globalement évoqué de nombreux thèmes en commun :

- La nécessité de compléter le projet A31 bis avec le développement ou l'amélioration d'autres modes de transport comme les bus transfrontaliers, le covoiturage, le train aussi bien pour les voyageurs que pour le fret ferroviaire, le fluvial, et même l'évocation d'une possibilité d'un monorail entre Thionville et Luxembourg.

- Améliorer l'offre de transport en commun passe l'augmentation du cadencement, l'augmentation de l'amplitude horaire, l'ouverture de nouvelles lignes de bus qu'ils soient transfrontaliers, par exemple des bus au départ de la vallée de la Fensch vers Belleval, des navettes gare ou des bus à haut niveau de service afin de faciliter l'accès aux gares. En ce sens, l'ambitieux projet luxembourgeois baptisé MODU, une stratégie globale pour une mobilité durable qui vise à faciliter l'accès aux onze pôles d'échange multimodaux à partir des transports en commun, tout en privilégiant les modes de déplacement non polluants, est exemplaire en la matière.

Je voudrais maintenant faire un focus sur l'évolution de l'offre TER vers le Luxembourg dans les prochaines années :

- En 2014, l'offre TER propose quatre trains à l'heure de pointe du matin entre Metz – Thionville et Luxembourg Ville, avec une offre non cadencée, des compositions de train variables allant d'unité simple à des unités à deux voitures.
- En 2016, le cadencement de l'offre TER permettra de faire circuler jusqu'à six trains par heure de pointe, soit un train toutes les dix minutes environ. Le nombre de places assises offertes pourra alors passer de 2 700 actuellement à 4 000 places assises à l'heure de pointe, soit +50 %. À cette date, les fréquences de desserte vers le Luxembourg augmenteront sur toutes les gares entre Metz et Thionville, mais aussi sur la vallée de l'Orne avec une correspondance toutes les demi-heures à Hagondange par exemple, et au-delà de Metz, depuis le sillon et l'Est mosellan. Cette première augmentation de capacité sera mise en œuvre dès 2016. Les dernières actions nécessaires à cette mise en œuvre sont en cours de finalisation.
- À l'horizon 2020, la réalisation des quais supplémentaires en gare de Luxembourg Ville pourrait permettre de passer à des trains à trois unités accolées, augmentant ainsi les capacités. Celles-ci seraient alors portées ou seront alors portées à 6 102 places assises à l'heure de pointe, avec six sillons par heure, c'est-à-dire un train toutes les dix minutes, ce qui revient à une augmentation de 125 % par rapport à l'offre actuelle en 2014.

Parmi les autres possibilités évoquées, le covoiturage qui devra être facilité avec des voies et/ou des parkings réservés, des mises en place de plateforme de covoiturage pour des groupements d'entreprises ou des bassins de vie afin de permettre aux usagers de s'organiser ou d'organiser un covoiturage plus facilement.

Un thème récurrent a été celui de la limitation ou de la régulation de la circulation par plusieurs moyens. Ont ainsi été évoqués des possibilités de coordination et de régulation du trafic en temps réel, des feux intelligents qui permettraient de réguler l'accès à l'A31 pour certains échangeurs, la limitation du transit poids lourds aux heures de pointe, ce qui nécessite la création d'aires de stockage.

D'autres sujets ont été évoqués par certaines tables : la réutilisation d'anciennes gares et d'anciennes lignes ferroviaires, la modification de l'organisation du travail pour étaler les flux pour ne pas tous circuler aux heures de pointe, la continuité de la voie poids lourds à la frontière luxembourgeoise, ou encore la possibilité de moduler le nombre de voies pour suivre les mouvements pendulaires du trafic. Au Nord de Thionville, on pourrait avoir ainsi quatre voies ouvertes vers le Luxembourg le matin et deux dans le sens inverse et inversement, le soir, la notion de route intelligente faisant appel à de nouvelles technologies également pour réguler les flux. Toutes ces choses ont été évoquées dans cet atelier.

Les participants de la table N° 4 qui travaillaient plus spécifiquement sur le transport des marchandises ont pour leur part réfléchi aux moyens de limiter le trafic international sur l'A31 bis en favorisant le transit local et le déplacement des frontaliers. Pour ce faire, ils ont préconisé dans leur synthèse le fort développement du transport fluvial sur la Moselle qui exploite moins de la moitié de son potentiel et le nécessaire renforcement pour ce faire des structures intermodales fluviales, ferroviaires et routières. Cet atelier a permis de montrer que les solutions sont nombreuses, certaines sont déjà parfois bien engagées, par exemple le cadencement du TER dès 2016, de nouvelles infrastructures fluviales, des projets de plateforme multimodale de Frouard, de Metz et de Nancy. D'autres solutions sont encore à l'étude avec une mise en place qui pourrait être rapide. Par exemple, des bus à haut niveau de service pour les secteurs de Guénange, de la vallée de la Fensch et de l'Orne pour permettre un accès facilité à la gare de Thionville, des plateformes de covoiturage pour des groupements d'entreprises ou des bassins de vie, une voie réservée aux transports en commun, des parkings de stockage poids lourds, des plateformes multimodales pour faciliter la liaison ferroviaire et fluviale, etc. De nombreuses solutions ont été évoquées.

Toutes ces initiatives, bien sûr du côté français, étant complétées du côté luxembourgeois par l'ambitieux MODU.

En conclusion, la position selon laquelle la solution aux problèmes rencontrés sur l'A31 ne peut pas venir du seul projet A31 bis, mais bien de la complémentarité de tous les modes de transport était partagée par l'ensemble des participants. Les idées

foisonnent, reste maintenant aux pouvoirs publics de s'en saisir pour offrir à la région ACAL un axe de communication nord-sud optimisé apportant des améliorations à la fois pour ses usagers quels qu'ils soient, usagers quotidiens, touristes, poids lourds, entreprises, agents de l'autoroute, ainsi que pour ses riverains. Ce projet offre l'opportunité de travailler sur la question de l'offre de transport en région ACAL pour aboutir à des solutions globales en phase avec des objectifs environnementaux et de santé publique. Merci de votre attention. *Applaudissements*

Michel MORIN, président de la CPDP

Merci beaucoup, Madame MARX. De nouveau, vous avez la parole.

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

Jean-Pierre COUTEAU, maire de Villey-Saint-Étienne, et porte-voix d'une cinquantaine d'élus du Toulois. Je suis ravi d'avoir entendu le dernier compte rendu. Je vais rappeler pourquoi les élus de la Communauté de communes du Toulois et de Hazelle-en-Haye sont défavorables, non pas au principe de l'A31 bis, mais au barreau Toul – Dieulouard, et nos contrepropositions. Le but n'étant pas de dire, on ne veut rien chez nous et on ne regarde pas de quelle façon trouver des solutions ailleurs. Il y a un mot que je n'ai pas entendu, et pourtant il figure dans tous les discours, et tout le monde espère qu'il sera dans la réalité de demain, le développement durable avec un développement économique nécessaire à notre région. On prend aussi en compte des dimensions humaines, sociales et environnementales. Ce barreau Toul – Dieulouard, cela a déjà été dit à plusieurs reprises, est destructeur de l'environnement, destructeur d'un patrimoine naturel, d'un patrimoine historique qui a une résonance européenne. Il est destructeur de terres agricoles. Il est destructeur de paysages qui vont demain, et on travaille à la Maison du tourisme en Pays Terres de Lorraine pour accueillir plus de touristes belges et allemands. Alors, ne défigurons pas ces paysages avant qu'ils arrivent.

Par ailleurs, ce barreau Toul – Dieulouard est gênant. Il faut bien vérifier qu'on ne reporte pas la gêne ailleurs. Pour autant, vous l'avez compris, en fonction de ce barreau et de l'hypothèse qui serait retenue, on pourrait avoir plusieurs villages qui sont encadrés par une autoroute, Chaudeney bien sûr, mais aussi Gondreville, mais aussi Dommartin, et aussi Fontenoy. Deux autoroutes qui encadrent un village, on peut parler de gêne. Par ailleurs, ce barreau autoroutier, on vient de découvrir le chiffre, c'est déjà mieux que rien, et je vous en remercie, il s'avère qu'il va être très cher. Vous avez dit 500 M€ si j'ai bon souvenir du chiffre que vous avez indiqué. Et encore, qu'y a-t-il dans ce chiffrage ? Avez-vous bien pris en compte dans cette hypothèse que nous n'espérons pas bien sûr, mais dans le chiffrage, avez-vous pris en compte tous les problèmes liés au site de ce barreau ? Bien sûr, on est sur le calcaire. Des questions auxquelles pour l'heure on n'a pas de réponse, des questions liées aux nappes souterraines, aux failles. Ce sont des problèmes importants. Le chiffrage et les mesures dites compensatoires. Vous allez passer dans un corridor cette fois-ci que tout le monde met en avant avec ses trames vertes et ses trames bleues. Aujourd'hui, je ne connais personne de l'État jusqu'aux plus petites collectivités qui n'essayent pas de valoriser ces trames vertes et ces trames bleues. Alors, ne les détruisons pas !

Et puis, le fin du fin, on a entendu plusieurs choses. Je ne suis pas un technicien, mais on peut être plus que dubitatif sur l'efficacité et sur le report de voitures et de camions sur cet axe. J'ai entendu avec plaisir tout à l'heure que l'axe et les échanges est-ouest, dont j'ai lu dans votre dossier que c'est surtout ceux-là qui risquent de progresser dans les années à venir, et qui évidemment ne peuvent pas être captés. Donc, on ne résout au mieux qu'une toute petite partie de ce trafic. Je trouve que cela fait beaucoup d'inconvénients pour ce projet. Pour autant, il faut faire quelque chose. J'allais vous dire, on est en accord avec ce que vous nous proposez quasiment. Donc, il va falloir se mettre autour d'une table, j'espère, et trouver la solution. Quelles sont ces solutions alternatives ? Vous avez dit, partout où c'est possible, deux fois trois voies sur l'A31. On attend une réponse un peu plus précise sur l'hypothèse de capter une sixième voie au droit de Maxéville étant au détriment des habitants de Maxéville, vous nous avez fait un tableau apocalyptique et très cher de ce qu'il coûterait. Je ne suis pas un technicien. Il semblerait que des techniciens disent que cela mériterait d'être regardé d'un peu plus près.

Quelles sont les autres solutions ? Si on peut passer à deux fois trois voies entre Toul et Nancy, il n'y a aucun problème. D'autres le diront certainement. Dans la discussion entre les élus, les représentants de l'État et les associations, on était parvenu à un consensus sur cette possibilité d'une troisième voie. J'entends encore, même si je ne veux pas parler à sa place, je sais qu'il est là, il s'exprimera certainement, Monsieur Raynald RIGOLOT dire, ce serait justement l'occasion de quelque

chose de formidable sur Nancy. Un massif, il y en a très peu, qui va être labellisé. En mettant à deux fois trois voies, c'était l'occasion aussi de le mettre en conformité environnementale, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Là aussi, d'une pierre deux coups. Par ailleurs, les autres solutions alternatives, vous les avez évoquées en particulier dans le compte rendu précédent, on peut mieux faire sur le fluvial sans mettre trois niveaux de conteneurs, avec deux, ce serait bien. Sur le fret ferroviaire, je vous l'avais déjà dit à Toul, on peut faire beaucoup mieux. De temps en temps, il est bon de regarder ce que font nos voisins. Les Allemands +30 % de fret ferroviaire. Pour eux, la politique des wagons dits « isolés » ne veut pas dire « un » wagon. Ils la pratiquent. Nous, pour l'instant, on l'a mis de côté. Dans les solutions alternatives, on a vu beaucoup d'autres choses. Cette troisième voie que, tout le monde appelle de ses vœux, y compris vous. Pourquoi dans les heures de pointe ne pas la dédier au transport collectif et au covoiturage ? C'est-à-dire dans une voiture où il y a au moins trois personnes. Je sais que ce n'est pas facile à contrôler, mais ce serait une mesure incitative. Je vis dans un pays de liberté. Si on veut avoir de la volonté politique, il est important de mettre en place des mesures dissuasives vis-à-vis du fret international, et incitatives vis-à-vis des autres solutions. Je vais terminer en disant que dans cette proposition qui a fait l'objet d'un travail écrit que vous avez pu voir à l'entrée de la salle, les élus qui ont signé cette motion ont déposé dans le sens, que je viens de rappeler de manière très synthétique, une prolongation du débat, non pas pour perdre du temps, mais pour se mettre autour d'une table. J'espère de tous mes vœux, et je m'adresse aux élus de la CUGN, aux élus du département, je pense que nous sommes en capacité avec ces tous éléments de se mettre autour d'une table et de trouver une solution qui respecte les usagers, les riverains quels qu'ils soient, Toulois ou Nancéiens, et tous les acteurs économiques, politiques et associatifs. Merci de votre écoute. *Applaudissements*

Michel MORIN, président de la CPDP

Comme je vous l'ai dit tout à l'heure, nous allons entendre la DREAL sur la solution alternative que vous proposez, c'est-à-dire de passer par Nancy. Y a-t-il d'autres questions ? Monsieur ? [Perturbation hors micro] Je suis vraiment désolé. Jusqu'à maintenant, le débat avec tous les désaccords possibles se passait bien, c'est malheureux.

Raynald RIGOLOT, président de la Fédération Flore 54

Merci, bonsoir. Dans la continuité de ce qu'a dit Monsieur le Maire de Villey-Saint-Étienne. Raynald RIGOLOT, je suis président de la Fédération Flore 54 qui regroupe plus de 50 associations sur le département de Meurthe-et-Moselle, et qui a coanimée le collectif des 75 associations de défense du massif forestier de Haye, et ce, depuis dix ans. Je suis assez satisfait de la partie du dernier rapport que j'ai entendu sur l'atelier de Thionville. Je tiens à remercier la rapporteure qui a éclairé un petit peu des aspects qu'on avait encore peu entendus, et malheureusement, on arrive à la fin du débat. Je dois dire aussi en préalable qu'il est bon de rappeler que de très nombreuses demandes font état de l'absence de solutions alternatives mises au débat. Cela constitue pour nous un manquement grave au dossier. Monsieur le Président, vous l'avez évoqué à demi-mot en début de présentation, le sujet des alternatives est un sujet crucial et essentiel. Sur le dossier proposé, et bien qu'écarté du projet, le débat sur l'A31 touche directement le Grand Nancy, même si les élus de la majorité brillent par leur absence ce soir.

À son habitude, la Fédération Flore 54 souhaite avoir une approche globale des déplacements, ce qui est loin, très loin, d'être le cas actuellement. Le tronçon de l'A31 qui traverse le Grand Nancy ne bénéficie en l'état actuel d'aucun aménagement prévu. Le projet retenu présenté par la DREAL prévoit seulement un nouveau barreau de Dieulouard à Toul-Gye. Lors des débats publics, la DREAL, en dépit de nombreuses questions à ce sujet, a toujours écarté l'hypothèse de la mise à deux fois trois voies de l'A31 entre la portion Dieulouard – Toul via l'A31. Or, le projet de la DREAL ne traite pas des problèmes actuels de l'A33, ni pour partie de l'A31, car il ne traite pas des circulations en provenance ou à destination de Lunéville, Strasbourg ou Mulhouse, ni ceux en provenance ou à destination d'Épinal ou de la Suisse, ni ceux en provenance ou à destination de Paris ou de l'ouest de la France. Cela a déjà été évoqué précédemment. Que dire des axes A31 et A33 qui traversent le massif de Haye, une forêt en voie d'être protégée. Les deux axes routiers qui traversent cette forêt ne sont pas conformes d'un point de vue environnemental. Cela vient d'être rappelé par le maire de Villey-Saint-Étienne. Il n'y a pas de bassin de rétention alors qu'au passage des Baraques sur Champigneulles, nous sommes en bassin versant vers le captage de l'ENS du vallon de Bellefontaine. De nombreuses zones de bruit insupportables pour les habitants, Champigneulles, Villers-Clairlieu, Houdemont, Fléville, voire d'autres. Des aires d'autoroute, et je l'ai déjà dit scandaleusement laissées à l'abandon, que ce

soit à Gondreville ou Villers-Lès-Nancy, sans toilettes, et avec de graves problèmes connus depuis de nombreuses années. Devons-nous ou devrons-nous attendre encore 30 ou 40 ans pour ces mises aux normes et considérer que ces manquements ne sont ni prioritaires, ni importants ? De plus, l'échangeur Origine de Laxou n'est plus en capacité d'absorber le trafic, et pas seulement sur l'axe nord-sud. Donc, on considère que bon nombre de ces trafics resteront à changer malgré l'hypothèse du barreau proposé.

À plusieurs reprises, la DREAL a déclaré que ces problématiques étaient indépendantes de la circulation nord-sud, et du projet A31 bis, et qu'elle se tenait à la disposition du Grand Nancy, malheureusement, ils ne sont pas là, pour étudier les aménagements nécessaires à ce qui est donc désormais considéré comme un axe périphérique. À Flore 54, à la Fédération et aux 50 associations, nous disons bien sûr non à un barreau Toul – Dieulouard en l'état actuel, car il faut regarder et traiter les problèmes dans leur globalité. Sur ces axes que je viens d'évoquer qui connaissent de nombreux problèmes, pourquoi aucune étude n'est-elle disponible sur le sujet ? Il en est de même sur l'échangeur de Laxou. La DREAL sous-entend que les aménagements ne sont plus possibles du fait de la forêt classée. Ces propos interviennent à peine un an après la fin des négociations pour le classement de la forêt de Haye. Or, durant les quatre années de procédure de classement, et les deux années antérieures de préparation à ces procédures de classement, non seulement la DREAL n'a effectué aucune étude qui aurait permis de juger de l'espace nécessaire aux aménagements, mais elle a expressément demandé des exclusions de périmètre en vue d'un élargissement possible de l'axe A33 et l'aménagement de l'échangeur Origine puisque des espaces considérables ont été exclus du périmètre. En moins d'un an, la DREAL déclare publiquement que tous ces aménagements seraient maintenant techniquement impossibles. Cherchez l'erreur… Mais alors comment font leurs collègues de la DREAL en zone de montagne ? Comment font tous les aménageurs dans certaines zones urbaines où les espaces sont moins importants que ceux laissés le long des autoroutes A31 et A33, mais aussi ceux laissés à l'entrée de l'agglomération à Laxou ? Une seule information a pu être donnée lors du débat à Toul, à savoir qu'il y aurait en cas d'aménagement des travaux complexes à mener à la hauteur de Maxéville…

Michel MORIN, président de la CPDP

Excusez-moi…

Raynald RIGOLOT, président de la Fédération Flore 54

Je vais terminer, Monsieur le Président. Encore une minute, à peine. Il a été même avancé la possibilité…

Michel MORIN, président de la CPDP

Nous avions demandé à chacun de parler trois minutes. Nous avons accepté six minutes pour le président. Je veux bien accepter six minutes pour vous, mais cela fait déjà six minutes trente, je vous demande maintenant de conclure. La parole est également pour tous, y compris pour vous, Monsieur, même si vous avez de hautes responsabilités.

Raynald RIGOLOT, président de la Fédération Flore 54

Face aux propos de la DREAL, faut-il ignorer ces propos ? Faut-il sourire ? Faut-il se fâcher ? Toujours est-il que nous sommes inquiets, mais je demanderai aussi à Monsieur le Président, sur le journal n° 2 que vous venez de faire paraître puisque vous le cosignez, il est bien écrit qu'il n'y a que les habitants de Dieulouard qui sont opposés au barreau Toul – Dieulouard. Je tiens ici à porter un formel démenti puisque des citoyens, des acteurs économiques et des associations sont aussi fortement opposés au barreau Toul – Dieulouard. Merci beaucoup. *Applaudissements*

Michel MORIN, président de la CPDP

Je voudrais rappeler une chose. Lors de la réunion d'ouverture que nous avons tenue ici le 13 avril, nous avons donné l'ensemble du catalogue des réunions publiques du débat. Nous avions dès cette date dit qu'il y aurait par exemple à

Thionville une réunion spécifique avec un thème qui serait le thème de l'offre complémentaire de transport. Donc, le 13 avril, nous avons dit cela. Nous avons dit à la même réunion qu'il y aurait un atelier spécifique aux autres modes de transport. Nous avons un site internet sur lequel tout ceci a été repris. Donc, je veux bien qu'on dise ce qu'on veut, mais il ne faut pas reprocher à la Commission de ne pas avoir parlé de l'offre complémentaire de transport puisque cela a été fait depuis le 13 avril. Les personnes qui ont suivi le débat de près le savent très bien. Est-ce que la DREAL veut bien maintenant répondre ?

Samuel MEUNIER, directeur adjoint DREAL Lorraine

Par rapport aux questions de l'élargissement dans Nancy, je renvoie à la présentation qui va être faite ultérieurement comme prévu au programme. Par contre, je tenais à apporter des éléments sur les alternatives puisque, comme vient de l'indiquer le Président de la CPDP, des présentations ont été faites lors des ateliers, lors de la réunion publique de Thionville. Ces présentations ont été faites par d'autres opérateurs que sont SNCF Mobilité, par VNF ou autres, par le Luxembourg, ont bien montré ce que nous répétons, il n'y a pas une concurrence entre les modes, mais bien une complémentarité. Les hypothèses que nous avons retenues pour bâtir notre projet, et que nous avons aussi intégrées dans les hypothèses de trafic retiennent l'ensemble des projets d'aménagement portés par les autres opérateurs dans des hypothèses ambitieuses.

J'ai entendu parler tout à l'heure de fret ferroviaire. Je répète que nous avons pris en compte, et SNCF réseau a eu l'occasion de l'expliquer, le développement du ferroutage avec le passage de quatre à six allers-retours. SNCF Réseau ayant explicitement expliqué lors de la réunion de Thionville qu'il n'était pas possible d'envisager un niveau de service plus élevé. Précédemment, Yann LETROUBLON a indiqué de nouveau que le ferroutage aujourd'hui correspond à peu près à 65 000 poids lourds par an alors qu'aujourd'hui nous accueillons à peu près 10 000 poids lourds par jour sur l'A31. Donc, il faut aussi remettre en perspective.

Vous avez cité l'absence de travail sur le wagon isolé. Je rappelle juste que la région, l'État, les transporteurs, au travers de l'Observatoire régional des transports et de la logistique de Lorraine, ont conduit une étude pour identifier le potentiel pour la mise en place d'un opérateur ferroviaire de proximité qui vise justement à assurer du transport de wagons isolés. À la suite de cette étude, un OFP, opérateur ferroviaire de proximité, s'est effectivement mis en place en Lorraine qui traite de ces wagons isolés. Aujourd'hui, il y a une offre. Il y a un opérateur qui travaille sur les wagons isolés.

Sur le site internet, vous trouverez les études réalisées sur les autres modes qui ont identifié le potentiel de report, et notamment pour le fret et pour le fluvial. Ces chiffres sont à votre disposition. Ils ont évalué dans des hypothèses volontaristes ce report à 1 200 poids lourds par jour. Je répète que pour le fluvial, nous avons bien pris en compte des hypothèses volontaristes, et la mise en place de ces plateformes multimodales qui doivent permettre le développement du transport de conteneurs sur la voie fluviale. Précédemment, Yann LETROUBLON a eu l'occasion de rappeler que VNF a présenté aujourd'hui un trafic de conteneurs sur la Moselle à peu près de 5 000 conteneurs par an. Nous rappelons que dans nos hypothèses, en prenant en compte le développement de ces plateformes, nous avons retenu un trafic de 50 000 conteneurs en hypothèse basse, soit un facteur multiplicateur très important qui montre bien que nous avons retenu des hypothèses volontaristes. Dans l'hypothèse haute, le trafic retenu est même de 100 000 conteneurs par an.

Quant au trafic voyageur, je me permets de rappeler ce qui a été indiqué précédemment, SNCF mobilité a présenté lors de ces ateliers ses hypothèses d'évolution de l'offre de transport à destination du Luxembourg. Dans la présentation qui a été projetée précédemment, ces chiffres ne viennent pas de la DREAL, mais bien de SNCF mobilité. Il est envisagé une augmentation de la capacité de l'ordre de 126 %. Je rappelle que, dans nos hypothèses, nous avons bien pris en compte une hypothèse volontariste de développement de l'offre ferroviaire qui se traduit par un doublement de la demande. Il y a bien cohérence entre ces éléments. Quand on les traduit en trafic, nous avons montré que sur la liaison là où le ferroviaire est le plus performant, entre Thionville et Luxembourg, ce doublement de la demande conduit à une baisse de 10 000 voitures par jour sur l'A31 alors que dans le même temps il faut rappeler qu'à cet horizon on prévoit une augmentation du nombre de frontaliers de plus de 30 000 par an.

Vous avez parlé de bus routiers. Vous verrez dans le dossier que nous avons pris en compte l'offre de bus routiers qui existe et qui se développe, notamment dans le transfrontalier. Yann LETROUBLON vous a redonné les chiffres des principales lignes. Une fois encore, je rappelle que l'État avec les autorités luxembourgeoises conduit une étude d'exploitation multimodale de l'A31 élargie au nord de Thionville qui vise justement à favoriser le transport routier. Il vise aussi à favoriser le covoiturage. Là

encore, aujourd'hui, les pratiques montrent que le covoiturage représente 5 % des déplacements routiers. Dans nos études, comme indiqué par Yann LETROUBLON, nous avons retenu une hypothèse de 15 %, ce qui montre un triplement de cette pratique. On peut tout de même dire, cela a été démontré dans ces études, qu'il y a une cohérence entre les projets portés par les opérateurs et les hypothèses retenues par l'État dans son projet. Il montre bien une complémentarité entre les modes. Ce qui n'a peut-être pas été rappelé précédemment, et qu'ont bien rappelé les autres opérateurs, il n'y a pas de concurrence entre les modes, mais une complémentarité. Quand on veut desservir, il y a aussi entre guillemets pour attirer les usagers éloignés. Il est aussi nécessaire de faciliter son accès routier. Quand on parle de ferroutage, les Luxembourgeois ont expliqué que pour favoriser l'accès à la plateforme de Bettembourg, ils élargissaient les autoroutes. Pour la plateforme fluviale, seul le transport routier peut assurer la desserte du dernier kilomètre. Or, l'essentiel des centres de décision, des centres économiques est concentré le long de l'A31, ce que nous avons rappelé au travers de différentes présentations. Forcément, ce transport du dernier kilomètre finit inéluctablement par emprunter l'autoroute. *Applaudissements*

Michel MORIN, président de la CPDP

Merci. Monsieur le Député. Je rappelle que toutes les fiches techniques sont sur le site en temps réel. Toutes les fiches SNCF, VNF. Si vous regardez le site, vous avez tout.

Dominique POTIER, député de Meurthe-et-Moselle

Merci, Monsieur MORIN, merci pour la qualité du débat qui a permis des évolutions, des changements de paradigme, qui a permis qu'on se respecte. Je voudrais que ce respect perdure jusqu'au bout et que, certains, vu leurs positions, ne soient pas traités d'archaïques, et que d'autres s'arrogent, y compris dans leur absence, le privilège de la modernité. Nous sommes en train de rechercher des solutions. Il n'y a pas a priori de bonnes et de mauvaises solutions. Ce sont les intelligences et le dialogue qui doivent nous permettre d'avancer. Au vu de l'ensemble des exposés du cheminement que nous avons fait ensemble, nous avons acquis la position qu'il n'y avait pas de *statu quo* possible. Nous devons bouger et nous devons réaliser des aménagements de transport sur le sillon lorrain, nous en sommes aujourd'hui tous convaincus. Le seul débat porte aujourd'hui sur les modalités, notamment dans la partie sud et sur les solutions alternatives.

Il me semble que la modernité en l'occurrence consiste, c'est la position que je défends aujourd'hui à réfléchir à moyen et long terme, mais en commençant le plus tôt possible, aux régulations fiscales et aux régulations tarifaires à l'échelle européenne comme à la création des grandes infrastructures qui permettront le report modal, non seulement pour les voyageurs, mais surtout pour les marchandises. La modernité, c'est très certainement de passer de 13 autorités organisatrices de transport aujourd'hui dans le site de la Meurthe-et-Moselle, à une seule autorité organisatrice de transport. C'est cela la vraie modernité, être capable de faire la billettique, de la coordination, entre le fer, le bus, toutes les solutions et d'imaginer une organisation commune pour que les uns et les autres nous puissions être mobiles dans des conditions équitables, socialement et géographiquement, sur l'ensemble de ce périmètre qui est celui d'un schéma de cohérence territoriale et d'un grand bassin de vie à caractère métropolitain. Voici la modernité. Ce changement de gouvernance, ce changement de paradigme, sur l'organisation du transport voyageur, doit nous permettre de percevoir dans les dix ans, dans les vingt à venir, des solutions inédites en matière de report sur des modes de transport qui ne soient pas la voiture monopersonnelle. La modernité, c'est également d'être plutôt aujourd'hui dans le cadre du Grenelle de l'environnement et dans le cadre des nouvelles politiques publiques, dans des logiques de rénovation plutôt que dans des logiques d'évitement.

Nous sommes sur cette autoroute un petit peu comme une famille à l'étroit dans une maison qui fuit de partout, une maison usée. La solution pour l'enfant qui va naître est de construire un logement à côté, de faire une empreinte écologique supérieure et de ne pas rénover la vieille maison. La solution proposée aujourd'hui par les Toulois, dans une certaine unité, et dans une vision que je vous demande d'accueillir comme une vision moderne, est celle de rénover la vieille maison et d'y accueillir l'ensemble de ceux qui devront y vivre demain. Autrement dit, nous avons l'intime conviction que le barreau aujourd'hui tel qu'il est formulé ne résout pas les problèmes de trafic au droit de Nancy entre le secteur de Brabois, de Champigneulles et de Toul. Ce secteur sera durablement handicapé, il sera contre-performant sur le plan environnemental et nous n'aurions rien résolu. Nous aurions fait cette erreur à un coût public, même s'il n'est pas facial à court terme par l'artifice de la concession, il sera au final tout à fait rédhibitoire.

Donc, la proposition est d'explorer au fond cette hypothèse d'une rénovation globale du réseau routier dans un triangle qui ne serait pas Dieulouard, Toul et Nancy, mais qui serait dans un triangle, celui de Brabois, Champigneulles et Toul permettant des solutions innovantes. C'est le sens de la demande de contre-expertise que j'aie formulée avec les élus du Toulois sur l'intuition et la proposition faite par Olivier JACQUIN, je l'ai relayée en lien avec les trois communautés de communes, avec les leaders associatifs, je la porte aujourd'hui. D'autres la porteront avec leurs nuances. Elle vise à apporter de la sérénité et une nouvelle intelligence sur le débat pour que nous ne passions pas à côté d'une solution qui permette, non pas d'opposer les Grands-Nancéiens, dont je regrette terriblement l'absence aujourd'hui dans cette salle, c'est une forme d'indifférence, je ne veux pas y voir une marque de mépris, mais on est à la limite. Franchement, au moment où on parle d'une construction métropolitaine, du dialogue des territoires (*Applaudissements)*, je pense qu'un cadre aussi exceptionnel que ce débat public ne doit pas susciter l'indifférence ou l'absence des grands décideurs aujourd'hui de l'agglomération nancéienne. Je leur dirai en face. Je leur redirai. Je le regrette profondément. On avait une occasion extraordinaire de tendre la main.

Aujourd'hui, les Toulois à travers ce qu'a dit Jean-Pierre COUTEAU, à travers ce qu'ont dit Raynald RIGOLOT, Grand-Nancéien, c'est de tendre la main aux Grands-Nancéiens pour reprendre le dialogue et trouver une solution globale, innovante qui dépasse les contraintes techniques que vous aviez évoquées précédemment et qui nous permettent d'apporter une solution globale. L'intuition de l'A31 bis par rapport à l'A32, c'est de travailler sur l'infrastructure dans son ensemble. Poursuivons cette intuition jusqu'au bout, et inventons les solutions alternatives de transport voyageur, un faisceau de solutions dans le cadre d'une AOT unique sur le sud de la Meurthe-et-Moselle, et inventons les modalités d'empreinte sur la même infrastructure au droit de Nancy qui satisferont à la fois à l'augmentation inéluctable du trafic et à régler les problèmes quotidiens qui sont ceux de qui vont travailler à Nancy et qui circulent sur nos territoires. C'est le sens de la contre-expertise. Deux mois de contre expertise, c'est remettre de l'intelligence. C'est deux mois pour la sérénité et pour trouver des solutions nouvelles inédites qui nous rassemblent plutôt que nous diviser. Ces deux mois sont bien plus utiles et d'un meilleur investissement que des années d'amertume et de guerre des tranchées. Merci. *Applaudissements*

Michel MORIN, président de la CPDP

Nous allons parler de la rénovation de la vieille maison, mais avant j'ai encore une question de Monsieur le Président. Après, nous parlerons de l'élargissement sur place de l'A31. Après, il y aura du temps pour d'autres questions. C'est de cette façon que nous nous organisons.

[Perturbation hors micro]

Matthieu KLEIN, président du Conseil départemental de Meurthe-et-Moselle

Nous sommes tous dans la salle ce soir, Monsieur, donc nous avons tous un droit équivalent à la parole en respectant les règles de débat de la Commission du débat public. Je partage les perspectives de long terme que Dominique POTIER a posées. Ce sont celles qui nous ont fait abandonner l'A32 il y a quelques années à l'issue d'un débat public précédent qui ne s'inscrivait pas dans le temps, celui dans lequel nous devons travailler. Je ne vais pas reprendre les éléments du temps long. Je vais simplement insister un instant sur le temps court. Ce temps est aussi celui d'une situation qui ne peut plus rester en l'état, celui d'une congestion qui continuera à augmenter en dépit des approches que nous devons avoir, plus ambitieuses. Je suis très heureux des différentes hypothèses exprimées sur les autres modes de transport, mais qui continuera à augmenter. De quelle manière devons-nous y répondre aujourd'hui ? Je suis prêt à examiner toutes les solutions. Je trouverais terrifiant que ce débat se termine par une opposition entre le Grand-Nancy et le Toulois parce qu'en termes de régression démocratique d'une part, et surtout en termes d'absence de réponse d'un territoire, on sait comment cela se termine quand nous nous divisons entre nous, les solutions sont ailleurs. Nous devons ensemble trouver des solutions, ici.

Mon inquiétude aujourd'hui est que si nous ne faisons rien, si nous choisissons l'évitement, alors que nous nous sommes battus pour le classement de la forêt de Haye en forêt de protection. J'entends les arguments évoqués ici d'avoir préservé une emprise, mais je lis aussi ce que le maître d'ouvrage nous répond en indiquant qu'il n'y a pas d'emprise suffisante aujourd'hui pour garantir à la fois une mise à deux fois trois voies et le périmètre de la forêt de protection. C'est peut-être contesté, mais en tout cas aujourd'hui c'est un débat qu'il va falloir creuser jusqu'au bout. On ne s'est pas battu ensemble pendant des années pour obtenir le classement en forêt de protection, et pour aujourd'hui le remettre en question. Premier exemple d'un sujet qui doit à l'évidence être approfondi, et sur lequel il faut qu'une réponse consensuelle soit trouvée. Le deuxième sujet, si le trafic continue d'augmenter naturellement, même sans barreau Toul – Dieulouard, il finira par y avoir

un report sur d'autres infrastructures. Est-il écologiquement plus vertueux, est-il socialement plus responsable, y compris pour les habitants des communes et des territoires concernés de laisser éventuellement un trafic poids lourds se reporter sur le réseau secondaire ? Je ne le crois pas. Ce n'est pas ma conviction.

Aujourd'hui, ne rien faire, ne pas imaginer de solution alternative comme le barreau Toul – Dieulouard, c'est aussi prendre le risque écologiquement, socialement, humainement, parce que les poids lourds continueront à circuler, et d'autres, mais je reste sur les poids lourds, de créer des désagréments encore pires sur le plan écologique et sur le plan humain qu'avec un barreau Toul – Dieulouard. C'est une des raisons qui poussent depuis de nombreuses années le département de Meurthe-et-Moselle dans différentes délibérations à s'être positionné en ce sens. Je suis prêt à continuer parce que je trouve que ce débat est passionnant. Beaucoup d'idées nouvelles ont émergé. Beaucoup de suggestions ont été faites. Je suis prêt à continuer à ce que nous soyons autour de la table pour imaginer après-demain, mais on ne doit pas oublier de construire aujourd'hui et demain. *Applaudissements*

Michel MORIN, président de la CPDP

Je donne maintenant la parole à la DREAL pour parler effectivement de la rénovation de la vieille maison comme en parlait Monsieur le Député.

Yann LETROUBLON, chef du projet A31 bis, DREAL Lorraine

Pour ma part, je vais vous présenter la fiche produite il y a quelques semaines ou quelques jours relative à l'élargissement de l'A31 en traversée de Nancy. Cette fiche présente les contraintes que nous identifions pour cet élargissement. Ces contraintes sont issues de deux difficultés principales. La première concerne l'échangeur Origine dont on a beaucoup parlé. Cet échangeur assure plusieurs rôles. D'une part, la desserte de l'agglomération nancéienne et d'autre part, l'afflux de trois flux autoroutiers, l'A33, l'A31 nord, l'A31 ouest dans le cadre d'emprises contraintes. La deuxième difficulté concerne l'élargissement au niveau de Maxéville avec une urbanisation proche côté aval et un relief contraint côté amont. Le point essentiel qu'il faut garder présent à l'esprit au regard de tous les éléments que je vais vous exposer, c'est un secteur au trafic élevé, c'est-à-dire avec 65 000 véhicules par jour.

Pour le réaménagement de l'échangeur Origine, si on veut élargir l'A31 à deux fois trois voies, il faut réorganiser et optimiser les mouvements pour chaque flux parce que tous les flux sont importants. Aujourd'hui, les bretelles ont des caractéristiques de normes autoroutières qui ne sont plus celles d'aujourd'hui. Il faut donc les réaménager pour qu'elles soient plus capacitaires et moins contraignantes, et retravailler les mouvements qui aujourd'hui ne sont pas suffisamment longs pour permettre les insertions ou autres. Ce travail qu'on doit refaire sur chaque bretelle pour chaque mouvement se fait dans un secteur où les emprises disponibles sont contraintes. On le voit sur la carte (page 3). En jaune, vous avez le périmètre de classement de la forêt de Haye. On voit que cela tangente certaines bretelles, et de l'autre côté, l'urbanisation dans le secteur du Champ-le-Bœuf. Tout cela avec des trafics très importants.

Je passe maintenant à l'élargissement au droit de Maxéville. L'illustration schématisée (page 4) vous présente la situation actuelle de manière synthétique pour bien comprendre la topographie du site. Côté aval, on a l'urbanisation de Maxéville. La plateforme autoroutière est côté amont, donc la colline. Pour faire un élargissement à deux fois trois voies sur cette section, on a l'obligation d'élargir soit d'un côté, soit de l'autre puisque la place au niveau central est insuffisante. Si on passe à l'élargissement côté aval, du côté de Maxéville, secteur urbanisé avec des habitations à proximité immédiate comme l'illustre la photo aérienne, et également une photo prise de la rue de la République pour voir à quoi cela ressemble. Il y a nécessité d'un remblai important avec un mur de soutènement pour réaliser les voies supplémentaires. Il faut une structure suffisamment adaptée pour supporter un trafic poids lourds. Enfin, le point général sur l'ensemble des travaux d'élargissement le cas échéant concerne le basculement de la circulation sur l'autre voie avec une gêne très importante pour les usagers le temps des travaux du fait du trafic très important.

L'élargissement côté amont toujours représenté d'une manière schématique par un déblaiement nécessaire du talus pour ajouter les deux voies supplémentaires. Vous voyez la photo pour la représenter. Je pense que tout le monde connaît ce lieu. Ce déblaiement de talus se fait avec des contraintes, notamment la nature des matériaux. C'est une roche très friable. C'est un calcaire fissuré avec des volumes à extraire importants. C'est une estimation, mais on l'estime supérieure à 300 000 m^3.

Pour extraire les matériaux, il y a deux techniques que nous envisageons, le minage, mais avec des contraintes d'exploitation forte, toujours du fait de l'autoroute à proximité. Dès lors qu'il y a un risque, on doit nécessairement couper l'autoroute. Il y a également l'utilisation de brise-roche hydraulique illustrée sur la photo du dessus avec aussi des risques d'éclat de projection. Il y a aussi une autre alternative dont je n'ai pas parlé, ce sont les dents vibrantes, mais c'est moins maniable, plus lourd avec un travail plus grossier. C'est pour cela qu'on ne l'a pas forcément inclus dans la liste des techniques envisageables. Dans les deux cas, on a des rendements faibles, d'où des travaux longs. C'est un fait. Nous avons la nécessité de basculer la circulation sur une chaussée. Clairement, une forte gêne est attendue au niveau des usagers compte tenu des trafics circulant sur l'A31 chaque jour.

On en vient aux effets des travaux sur les circulations. Les contraintes techniques de l'élargissement, que ce soit par l'amont ou par l'aval, impliquent des conséquences majeures sur les circulations de l'A31 avec un réseau secondaire vu que nous sommes en secteur urbain qui n'est pas adapté pour accueillir le trafic de report. Dès lors, comme dans tous travaux, on a une congestion prévisionnelle de l'A31, et du réseau secondaire qui est très importante, et avec des impacts économiques élevés pour la société. On mesure le temps de gêne avec des modèles économiques comme je les ai évoqués tout à l'heure au niveau de l'attractivité du barreau. Nous estimons la gêne par an au niveau des usagers d'environ 450 M€ chaque année.

Pour terminer sur ces points, l'élargissement à deux fois trois voies dans la traversée de Nancy cumule des contraintes fortes. Le nœud autoroutier est à reconfigurer sur des emprises limitées, un secteur urbanisé, un relief contraint avec des matériaux friables et des travaux à proximité d'une autoroute fortement circulée. C'est pour ces raisons que le maître d'ouvrage n'a pas retenu cette alternative.

Pour conclure, cette approche n'aborde pas les nuisances de ce secteur urbanisé qui sont nombreuses, le bruit, la pollution de l'air, et autres. J'en profite pour rappeler que ces nuisances, notamment pour le bruit font l'objet actuellement de mesures et d'études, notamment à Champigneulles. On en parlait tout à l'heure. Des études sont en cours pour protéger les riverains. Je vous remercie pour votre attention.

Michel MORIN, président de la CPDP

Merci. Monsieur là haut, et Monsieur en bas.

Luc FERRETTI, président de l'ATPCV, Toul

Je vous remercie. Luc FERRETTI, je suis le président de l'association L'ATPCV de Toul, de Chaudeney plus exactement qui représente les habitants et les alentours, et toutes les personnes concernées par ce qui nous intéresse ce soir. J'ai déjà remercié Monsieur MORIN parce qu'il nous a laissés chaque fois venir avec nos affiches, c'est une preuve de sa part de beaucoup de tolérance et de démocratie. Le débat est plutôt riche. Par contre, j'ai un peu moins de bons points à donner à la DREAL parce qu'on a l'impression que les études sont mauvaises, et à partir de là, on n'a pas de bonnes réponses, en attendant les réponses que nous attendons, elles sont toujours en attente. Je remarque tout de même que depuis le début, le débat a beaucoup a évolué. L'opinion publique a aussi évolué. On a remarqué tout de même que, grâce aux associations, grâce à l'opinion publique, grâce aussi au débat qui a permis d'élever la conscience de chacun ce projet a pris de plus en plus de plomb dans l'aile. Effectivement, au départ, beaucoup de personnes qui étaient pour. L'évolution se faisant, je suis ravi de constater que des élus prennent position, qu'ils ont évolué dans leurs rapports. Effectivement, la maison commune doit être rénovée ensemble. Il faut être constructif. C'est la démarche de notre association, l'ATPCV, mais je voudrais aussi remettre le débat dans l'ordre du jour en disant aussi que le donneur d'ordre, en l'occurrence l'État aurait pu aussi mettre les alternatives au centre de notre intérêt et de notre questionnement, le ferroutage, tout ce dont on parle en ce moment, d'éléments contre la pollution. Madame Ségolène ROYAL va aussi venir pour inaugurer des tas de choses, le *Roundup*, tout cela c'est très bien. Le gouvernement, s'il a la volonté politique de diminuer la pollution, qu'il mette en place des débats publics comme on le fait aujourd'hui, et je suis sûr que la DREAL qui trouve des solutions entre parenthèses pour répondre, mais ce n'est pas notre avis, aux flux existants et que tout le monde dénonce sur l'A31, si on avait eu comme maître d'ouvrage la SNCF et toute une panoplie de personnes qui se penchent sur les réponses alternatives de demain, on aurait trouvé des réponses satisfaisantes. Donc, effectivement, je rejoins les personnes représentant des associations au niveau de cette association qui fait appel à la citoyenneté. Nous ferons aussi appel à la citoyenneté participative pour dire non, ce

barreau n'est pas bon. Effectivement, on ne doit pas s'engager dans une discussion qui soit agressive avec les gens de Nancy parce que ce n'est pas le but. Le barreau est un leurre. Il faut bien que ce soit entendu. La main tendue est toujours là parce que ce sont les usagers qui payent les pots cassés. À notre niveau associatif, on a fait un cahier d'acteur qui va être présenté à la Commission nationale du débat public où effectivement on est pour une amélioration de ce qui se passe au niveau de l'A31. On est contre un barreau Gye – Dieulouard parce qu'effectivement cela ne résout pas le problème et cela ne résoudra pas le problème des habitants de Nancy. Cela va créer des dépenses supplémentaires. On est contre l'A31 bis qui va être concédé parce qu'on peut se poser des questions aussi. Je n'ai jamais vu une concession privée, il faut dire les choses comme elles sont, dont les actionnaires sont déficitaires. On demandera toujours aux gens qui payent des impôts de donner des rallonges aux concessionnaires privés pour qu'ils ne soient pas en faillite. Ce sont déjà des choses fondamentales pour lesquelles il faut qu'on se mobilise. La deuxième chose est de dire que l'avenir doit être autre chose que le tout autoroute. Nous allons vers l'avenir, cela se construit avec les méthodes et l'évolution, et cela se construit aussi sur des données qui ne sont pas basées sur le tout autoroutier. Nous avons la chance d'avoir une conférence sur le climat à Paris, soyons cohérents, ne soyons pas schizophrènes, et demandons à l'État, et à nos élus qui vont nous relayer, j'espère, le plus possible auprès de la population pour que nous soyons entendus. Nous ne voulons pas de cette A31 bis et nous voulons vraiment que l'on respecte l'environnement. Je vous remercie. *Applaudissements*

Michel MORIN, président de la CPDP

Bien. Je crois que vous venez de conclure par « Nous ne voulons pas de l'A31 bis. »

Paul ARKER, président de la CCI de Lorraine

Merci, Paul ARKER, président de la CCI de Lorraine. Je vais vous parler un peu d'économie parce que cette autoroute, c'est d'abord une artère qui irrigue bien plus que la région. On parle de corridor nord-sud, une artère qui s'est fortement bloquée, thrombosée, depuis un certain nombre d'années. Si vous vous souvenez, il y a eu l'achèvement de la branche au nord de Thionville vers le Luxembourg qui correspondait sensiblement à l'achèvement en Belgique de l'autoroute E25. En peu de mois, en peu d'années, le grand transit nord-sud a explosé. C'est un signe de vitalité économique. On retrouve le même phénomène depuis quelque temps avec une sortie de crise dans d'autres pays, c'est un peu moins vrai chez nous, c'est plus lent, mais parce qu'on avait été moins impacté par l'entrée dans la crise, on en sort moins rapidement aussi. Actuellement, on observe effectivement que les poids lourds de grand transit sont bien présents, et on s'interroge sur les modes alternatifs, on l'a évoqué. Comme vous, je suis naturellement intéressé et partisan de solutions alternatives, le ferroutage, nos amis luxembourgeois l'ont lancé il y a quelques années, mais on sait très bien que dans les corridors de circulation SNCF, les possibilités sont limitées. Je voudrais un peu vous doucher sur l'aspect fluvial. De quoi s'agit-il ? Il y a quelques années, sous l'égide de l'État avec la participation des collectivités territoriales, de certaines villes et des Chambres de commerce, des travaux d'aménagement des plateformes sur la Moselle, à Frouard, Metz et Thionville. Ils se sont élevés à plus de 30 M€. La Chambre de commerce et d'industrie a financé plus de 10 % de ces travaux. C'est l'argent des entreprises. C'est l'argent de l'activité de la région pour développer effectivement le trafic, notamment le transport par conteneur. On est en train de réaliser des aménagements. On a acheté une très grosse grue sur la plateforme de Metz. Que pouvons-nous constater ? Avec le renoncement déplorable, je ne peux le qualifier autrement, de la perception de l'écotaxe, que peut-on observer ? Aujourd'hui, les prévisions d'évolution de trafic étaient faites sur un report basé entre autres choses, non seulement sur l'offre de conteneurs, mais aussi sur un renchérissement du coût du transport routier qui ne se vérifie pas. L'écotaxe ne se mettant pas en place, le transport routier n'est pas pénalisé puisque cette taxe ne sera pas prélevée. À l'inverse, c'est l'ensemble des contribuables français, y compris pour les voitures, comme vous et moi, qui acquittons une taxe supplémentaire en compensation. Ceci est corrélé par le fait que le prix de l'énergie est plutôt à la baisse actuellement. Donc, le transport routier continue à attirer les chargeurs parce qu'il reste non seulement rapide en dépit des encombrements sur l'A31, mais compétitif. Il faut savoir aussi que du côté belge à Athus, en face de Longwy, il existe ce qu'on appelle un port sec, c'est-à-dire un terminal ferroviaire qui accueille des conteneurs qui arrivent par camion, et qui partent vers les ports de la mer du Nord sans passer par les autoroutes. Donc, on vous a parlé du trafic conteneur actuel, on l'estime autour de 5 000 par an. Les prévisions faites sont, je le crains, très optimistes. Les CCI pilotent actuellement la gestion des ports. Actuellement, nous avons des commerciaux qui recherchent des chargeurs prêts à nous confier leurs conteneurs plutôt que de les remettre sur des camions. Malheureusement, ils sont assez difficiles à convaincre. Soyez simplement informés, à défaut d'être

persuadés que le report sur la voie fluviale se fera dans une proportion limitée. Mon message d'un point de vue économique est simple. Cet aménagement A31 bis est nécessaire. Il est nécessaire sur tous les tronçons, et pas seulement sur un ou deux tronçons. Cela ne concerne pas que les frontaliers qui habiteraient Thionville et iraient vers le Luxembourg, il y a les frontaliers qui viennent de ce bassin de vie, ici, tous les jours, et de plus en plus. Bien entendu, il faut trouver la solution qui soit la plus respectueuse de l'environnement et des populations, mais soyez bien certains que si cela ne se faisait pas, c'est tout l'avenir économique de cette région qui serait handicapée. Il continuerait à détruire plus d'emplois qu'elle ne pourrait en créer. Ces emplois détruits pourraient être remplacés, certains me le diront, par des emplois frontaliers, mais sur une autoroute qui ne remplit plus sa fonction, je crois que cela ne serait pas la peine. *Applaudissements*

Michel MORIN, président de la CPDP

Monsieur, c'est à vous.

Marc GROJEAN, fondateur de Covivo et BlueNovia

Bonjour, Marc GROJEAN. Je suis le fondateur de deux start-up de la mobilité en Lorraine. La première s'appelle Covivo, la seconde, BlueNovia. On pourrait saisir la chance aujourd'hui qui s'offre à nous avec les contraintes que nous avons pour développer d'autres choses, notamment je me prenais à imaginer ce qu'on pouvait faire avec 500 M€ en matière de développement économique, en matière d'innovation. Je ne voudrais pas qu'on préfère le goudron à l'innovation ou aux changements de pratique ou de comportement. Je veux être sûr que ce ne soit pas cela. Je me dis que le CERTU, devenu le CEREMA, a des compétences assez fortes pour étudier les nouvelles mobilités, et ce qui se passe en Europe dans le domaine des innovations. Je déplore que le rapport d'aujourd'hui ne permette pas de dire si avec les 500 M€ on pourrait faire autre chose en matière d'alternatives. On disait qu'il n'y a pas de concurrence entre les modes. Il y a automatiquement une concurrence puisque les financements sont contraints. Je souhaiterais que l'on puisse proposer une étude complémentaire pour étudier ces modes, en connaître le coût, et savoir si avec le financement du barreau, on ne pourrait pas financer autre chose de tout aussi performant avec de l'innovation et avec de l'emploi bien sûr. *Applaudissements*

Michel MORIN, président de la CPDP

Je me permets de vous renvoyer au site du débat public où vous avez effectivement toutes les données que nous avons récoltées et qui sont à votre disposition. Avant d'envisager une éventuelle étude, regardez d'abord tout ce qu'il y a sur le site du débat.

Emmanuelle GAY, directrice DREAL Lorraine

En matière d'études, précisément sur la section la plus concernée, notamment par des déplacements domicile-travail au Nord, une étude est en cours sur l'exploitation multimodale de la troisième voie dans une logique d'innovation de la gestion de l'infrastructure pour favoriser son fonctionnement. Cela renvoie à ce qui a été évoqué précédemment sur le transport collectif ou le covoiturage. Ces éléments ne sont pas opposés. Pour autant, encore faut-il qu'il y ait un peu de capacité pour que cette gestion puisse se faire, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui, il n'y a pas de capacité suffisante pour fonctionner autrement aujourd'hui.

Même si cela a déjà été dit, je voudrais rappeler que le dossier du débat présente et développe les éléments sur le projet routier puisque c'est ce projet qui est aujourd'hui en débat, mais c'est bien en plus de tous les investissements et de toutes les subventions publiques qui sont injectées ailleurs dans les autres modes, ferroviaire évidemment en premier lieu, fluvial également, alors ils sont moins développés dans le dossier simplement ils sont rappelés et les études de trafic sont construites en prenant en compte la réalisation des nombreux projets évoqués. C'est en cela que l'on parle de la complémentarité des projets, et non d'un seul projet. Il ne s'agit pas de tout routier. Il faut donc prendre en compte les investissements des CPER successifs et à venir, et l'ensemble des actions des maîtres d'ouvrage publics avec les acteurs

ferroviaires par exemple. On a bien par ailleurs une succession de projets sur le ferroviaire. Nous avons donc plusieurs registres de projets avec aujourd'hui un débat ciblé sur le projet routier.

Michel MORIN, président de la CPDP

Monsieur ici, en blanc.

M. WALTHER, association Air et Eau

Monsieur WALTHER de Villey-Saint-Étienne, association Air et Eau. Je suis bien content d'avoir entendu Monsieur LAROSE précédemment nous annoncer qu'il y avait enfin des comptages sur les bretelles puisque nous les demandons depuis tellement longtemps sur le site que j'ai fini par en devenir « névrosé ». Concernant l'intervention de Madame la représentante de Monsieur le Maire Nancy qui est malheureusement absent aujourd'hui, je l'ai entendu dire concernant le projet qu'il aurait un effet sur l'amélioration des conditions de vie du bassin nancéien. Non loin d'opposer le Toulois et Nancy, le but n'est pas là, le but est d'essayer de comprendre ce qui se passe en matière routière autour de Nancy. Actuellement, nous avons, comme le rappelait Monsieur LAROSE, à peu près 10 000 véhicules / jour dans les deux sens qui traînent autour de Nancy côté A31 ouest, je m'interroge juste sur les comptes effectués puisque le trafic qui arrive de l'A31 sud compte actuellement 15 000 véhicules pour 20 000 qui arrivent de la RN4, dont 5 300 poids lourds. En s'intéressant un petit peu au trafic à l'ouest de Toul, on se rend compte que sur ces 5 300 poids lourds, il y a tout de même 70 % qui arrivent de La Veuve qui se situe sur l'A4. Deux hypothèses, ou ces poids lourds dévient sur la N4 pour effectivement regagner l'A33 pour partir sur l'ouest de Nancy ou le sud de Nancy, ou le reste, c'est la fuite du péage. Si fuite de péage il y a, avec un tel détour pour remonter sur le nord de Nancy, le barreau ne va pas les attirer. C'est une certitude.

Je m'interroge également sur les projections faites par CEREMA à l'horizon 2030. C'est demain, ce n'est pas loin. L'augmentation de trafic prévue sur l'A31 au niveau de Velaine à l'entrée de Nancy est de 10 à 17 %. Par contre, sur l'A33, avec les véhicules dans les deux sens à l'entrée de Nancy, les prévisions représentent une augmentation de 27 à 53 %. En tenant compte de tous ces éléments, comme beaucoup de gens, je m'interroge sur l'efficacité du barreau de Toul – Dieulouard. Je crois avoir lu que ce barreau Toul – Dieulouard pourrait attirer à peu près 90 % des poids lourds au péage de Gye. À ce péage, il y a 3 500 poids lourds. 90 % représente à peu près 3 000 véhicules. Prenons ce chiffre de 3 000 véhicules attirés par le barreau, il reste tout de même sur cette autoroute A31 entre Toul et Nancy 86 % des camions qui ne sont pas concernés par l'A31 sud. Ils n'arrivent pas du péage de Gye. Ils ne peuvent arriver que de la N4, massivement, et un petit peu de la 904. Effectivement, à l'horizon 2030, on va retrouver Nancy complètement engorgé au Nord, au Sud et à l'Ouest parce que rien n'est fait. Ce barreau va coûter de l'argent, et je rejoins l'avis un peu général sur l'effet destructeur sur les paysages, sur le tourisme, sur le patrimoine, mais ce qui m'inquiète un peu plus, ce sont surtout les zones aquifères qui sont riches sur le Toulois. Récemment, il y a eu une journée mondiale de l'eau. L'ONU a publié récemment un rapport sur les risques sur l'eau. Il y a de l'eau dans le Toulois. Il y en a sous la terre. C'est une région aquifère. Personne n'y est pour rien. Je m'inquiète effectivement sur l'avenir de Nancy qui va être complètement engorgé de tous les côtés à l'horizon 2030, et sur l'accès à Nancy de la part du Toulois. Monsieur MEUNIER a évoqué lors de la réunion à Pont-à-Mousson le fait que l'aménagement de l'A31 était très important dans le nord mosellan pour permettre aux gens d'aller de façon sécurisée à leur travail. Je pense qu'il en est de même pour tous les gens qui viennent du Toulois pour accéder à leurs hôpitaux, à leurs loisirs et à leur travail, et au reste. Les choses qui sont valables pour les habitants de Thionville, sont aussi valables pour les habitants de Toul. Je regrette effectivement que les gens de la CUGN ou d'ailleurs ne soient pas là parce que je ne sais pas s'ils ont conscience de ce qui va arriver autour de Nancy à l'horizon 2030.

Michel MORIN, président de la CPDP

Merci. Comme il est un peu tard, je vous demande, s'il y a beaucoup de prises de paroles, d'essayer d'organiser un peu vos propos au lieu de parler au fil de l'eau, de façon à tenir dans les trois minutes, sinon les autres participants souhaitant prendre la parole ne pourront pas le faire.

Secrétariat général du MEDEF de Meurthe-et-Moselle

Bonjour, j'assure le secrétariat général du MEDEF de Meurthe-et-Moselle qui représente 1 350 entreprises, près de 60 000 salariés, et la présidente, Madame BERTRAND ainsi que le président délégué, Monsieur Philippe TOURRAND, ont fait part de leur avis à Monsieur le Président de la Commission, mais je voulais très rapidement le rappeler. Je ne voudrais pas être redondant avec ce qu'a dit le président Paul ARKER, mais l'avis du MEDEF de Meurthe-et-Moselle rejoint tout à fait l'avis des Chambres de commerce de Lorraine. Il est évident que cette artère est vitale pour le développement économique de toute notre région. Nous avons le grand avantage d'être au cœur de l'Europe. Il ne faudrait pas qu'à terme cet avantage se transforme en un inconvénient très pénalisant pour le développement économique de notre région. C'est pourquoi le MEDEF de Meurthe-et-Moselle tient vraiment à dire qu'il est absolument indispensable d'effectuer ces travaux, et ce, dans un temps rapide, même si l'on sait que le délai est au minimum de dix ans.

Quand on voit l'accroissement du flux, notamment en matière de fret routier, je voudrais vraiment redire ce qui a déjà été dit par le président ARKER, l'ensemble des professionnels du transport et de la logistique travaille à des alternatives. On a parlé de l'alternative fret avec la ligne Bettembourg – Perpignan, avec la mise en place d'un OFP pour faire en sorte que les wagons isolés puissent être regroupés et faire en sorte que la circulation des biens et des marchandises soit assurée du mieux possible. Je voulais rappeler cette position.

Nous sommes évidemment tout à fait conscients qu'il peut y avoir, et qu'il y aura des nuisances. Elles doivent être le plus possible canalisées. Je voulais redire que l'ensemble des entreprises de Meurthe-et-Moselle pense qu'il est indispensable que ces travaux aient lieu dans les meilleures conditions possibles, et le plus rapidement possible. Nous sommes favorables au barreau Dieulouard – Gye, mais s'il n'est pas possible, il faudra trouver une solution avec la mise à deux fois trois voies entre Champigneulles et Gondreville. Je vous remercie. *Applaudissements*

Michel MORIN, président de la CPDP

Merci. Là bas.

Pierre BOILEAU, maire de Ludres

Bonsoir, Pierre BOILEAU, maire de Ludres. Je suis un des témoins du Grand-Nancy puisque j'en suis le vice-président. Je suis arrivé un peu tard parce que je présidais une autre réunion, mais nous attaquer pour notre absence ne me convient pas du tout. Donc, je tiens à remettre la réalité ici devant vous. Plusieurs membres du personnel de la Communauté urbaine sont présents, y compris son directeur général des services. Je voudrais simplement dire ici que nous ne sommes pas bien entendu pas opposés au grand Toulois, mais que nous sommes comme l'a dit Mathieu KLEIN, attentifs. Nous sommes conscients qu'il nous faudra modifier ou vérifier, et donner de la souplesse au trafic sur l'A31. Nous demandons parallèlement que le trafic sur l'A33 est-ouest soit également regardé parce que c'est une décision, et c'est une modification que nous avions demandée par une délibération en Conseil des Communautés en 2012. À l'époque, nous avions regretté que l'État abandonne le projet de contournement du sud de Nancy. *Applaudissements.* C'est vous dire que nous sommes très attentifs et demandeurs également de cette A31 bis. Si des études complémentaires doivent être faites, et précédemment, j'ai entendu des remarques, faisons ces études, mais continuons le discours, le dialogue, et attention à 65 000 véhicules par jour, nous serons bientôt asphyxiés. Merci. *Applaudissements*

Michel MORIN, président de la CPDP

Il y avait une autre question.

Catherine MOREL, habitante du Grand-Nancy

Catherine MOREL, habitante du Grand-Nancy. Je trouve que l'aspect santé n'est pas du tout pris en compte. Des pathologies liées au transport routier ne sont pas du tout prises en compte dans ce débat. Cela a aussi un coût financier, et également un coût humain. Je trouve que les chiffres présentés par la DREAL ne sont pas clairs. On met des pourcentages avec des augmentations en disant, on parle du ferroviaire avec 50 % d'augmentation, mais si on part de 2 % et qu'on arrive à 3 %, c'est

tout de même terriblement dérisoire. Les solutions alternatives ne sont pas développées par la DREAL. On dirait que cela ne fait pas du tout partie de leur ADN. Je pense qu'il faut vraiment une réflexion sur ces aspects. En tant que contribuable, je souhaiterais que l'argent mis par l'État, donc par nos impôts, aille pour des développements de solutions alternatives, et également que le transport routier soit également financeur à travers le portique ou l'écotaxe, je ne sais pas exactement, de solutions alternatives. Merci. *Applaudissements*

Michel MORIN, président de la CPDP

La DREAL va répondre.

Yann LETROUBLON, chef du projet A31 bis, DREAL Lorraine

Merci. Je vais réagir sur l'aspect santé. Il est effectivement pris en compte dans l'ensemble de nos préoccupations, voire en premier lieu puisque cela touche chaque citoyen. Le projet A31 bis dans sa conception vise à éloigner les trafics les plus importants des agglomérations ce qui a pour effet de réduire la pollution pour le plus grand nombre au niveau des centres urbains. C'est donc une préoccupation majeure. D'une manière plus générale, au stade du débat public, si le projet devait se poursuivre, l'étude d'impact future aurait pour vocation à faire une étude air et santé avec une évaluation des risques sanitaires qui définira précisément les enjeux liés à la santé par rapport à la pollution de l'air notamment.

Michel MORIN, président de la CPDP

Merci.

Jean-Marc DUSSAULX

Bonjour, Jean-Marc DUSSAULX. Il faut savoir que pour le flux de véhicules sur l'autoroute, c'est surtout la vitesse qui compte. Par exemple, un véhicule qui se déplace à 90 km/h, si on considère qu'il y a deux secondes d'écart avec le véhicule situé devant lui, il utilise 40 m de chaussée en dehors de la taille du véhicule. Donc, la vitesse est essentielle par rapport au nombre de véhicules qui passe par jour, par heure, et donc à la congestion. De nombreux exemples ont été donnés. Les exemples les plus récents et les plus connus nationalement concerne le périphérique parisien qui est passé de 80 à 70 km/h. Actuellement, on estime à titre prévisionnel que les bouchons ont été réduits de 40 %. Je vais vous parler d'une étude qui a été réalisée par le ministère du Développement durable en Languedoc-Roussillon autour de Montpellier. En 2005, l'autoroute A9 qui était congestionnée. Ils ont évalué l'impact de la réduction permanente de la vitesse en passant de 130 km/h à 110 km/h entre Vendargues et la barrière de Saint-Jean-de-Védas. La CETE Méditerranée dresse un bilan des impacts en matière de circulation, congestion, accidentologie, bruit, pollution de l'air, émission de gaz à effet de serre. À Montpellier comme ailleurs, la baisse des vitesses sur l'autoroute a abouti à un bilan positif. On en conclut que la mesure est pertinente tant en heures creuses qu'en heures de pointe et qu'elle gagnerait à être étendue. Je rappelle ce que dit le rapport en circulation, congestion, accidentologie, bruit, pollution de l'air et émission de gaz à effet de serre, en conclusion aux pages 55-56, ils disent « … *Le trafic étant plus homogène, l'autoroute est capable de supporter des trafics 10 % plus élevés, supérieurs à 1 800 véhicules par file en moyenne sur une heure. Cela fait par file 43 000,2 véhicules par voie… La perte de temps observée par un véhicule léger en heures creuses à savoir 1,25 min est compensée par une plus grande fiabilité de l'écoulement tout au long de la journée.* » C'est une partie de la conclusion qui concerne particulièrement le représentant de la CCI. Le rapport dit « … *Certes, le temps représente une valeur économique fondamentale, mais les recherches en ce domaine montrent que le gain de fiabilité a plus de valeur que le gain de temps, surtout pour les acteurs économiques.* » La fiabilité a plus de valeur que le temps réel. C'est important pour l'économie lorraine d'avoir une meilleure fiabilité. *Applaudissements*

Michel MORIN, président de la CPDP

Vous voulez parler un peu de la régulation sur les autoroutes. La DREAL va donner sa réponse.

Emmanuelle GAY, directrice DREAL Lorraine

Merci pour votre question. Effectivement, de ce point de vue, on est déjà dans un contexte particulier puisque sur l'A31, on a déjà cette limitation de vitesse de 130 km/h à 110 km/h, donc ce gain d'une certaine façon on l'a déjà en partie emmagasiné. Effectivement, étant en limite de saturation, la diminution des vitesses permet d'avoir un trafic plus fluide et donc plus fiable en temps de parcours, on a un équipement de l'autoroute réalisé pour mettre en place une régulation des vitesses et la faire fonctionner. C'est un élément qui est également présenté dans le dossier comme quelque chose déjà préparé en équipement pour assurer ce fonctionnement en période de congestion. Par contre, les études de trafic montrent que cet équipement et la possibilité de réduire encore plus la vitesse ne permettent pas d'éviter la congestion elle-même, elle permet de la retarder, mais au regard des trafics constatés sur l'axe, cela ne permet pas d'éviter la congestion. On a bien là aussi une mesure de gestion. On parlait précédemment des mesures innovantes, on a bien une mesure de gestion pour essayer d'utiliser au mieux l'infrastructure existante. Ce n'est pas une alternative au projet. C'est du même niveau que les transports collectifs ou des pistes d'exploitation multimodale à venir, ces éléments sont intégrés dans la démarche, mais ils ne suffisent pas à résoudre le problème global. Ils existent et ils sont complétés par l'autoroute. La DIR, gestionnaire de l'autoroute, a réalisé ces installations de régulation. C'est une action menée en plus du projet.

Michel MORIN, président de la CPDP

Je ne sais pas s'il y a encore beaucoup de questions parce que nous avons encore des choses à vous dire. Comme je l'ai indiqué, précédemment, Madame JEAN doit vous rendre compte des principales interventions que la Commission a retenues, mais on peut continuer.

Olivier JACQUIN, élu local

Merci, Président. Mesdames et Messieurs, bonsoir. Olivier JACQUIN, je suis un élu local. Je voudrais m'adresser à ceux qui sont pressés de voir cet ouvrage se réaliser le plus vite possible. Effectivement, c'est un très vieux dossier. Effectivement, il y a des problèmes d'engorgement. Je pense que tout le monde veut voir les problèmes d'engorgement être résolus. Je suis satisfait d'entendre Pierre BOILEAU, vice-président de la CUGN, faire la remarque lui-même. Il a dit que ce dossier ne résoudra pas tous les problèmes de circulation autour de Nancy. Il n'a pas vocation à tout résoudre non plus, notamment comme l'a fait remarquer Benjamin CLAUDON à la réunion de Toul, je crois, mon voisin qui était mon suppléant aux élections départementales sur le Nord-Toulois. L'A33 est un vrai problème quotidien et ne sera pas véritablement délestée par la réalisation du barreau ou de l'A31 bis. Il y a bien une question, il ne faut donc pas forcément s'empresser comme beaucoup veulent le faire. Je suis aussi vice-président du SCoT. Pour les non initiés, c'est un outil au service des élus qui s'occupent d'urbanisme et d'aménagement du territoire. Il couvre l'ensemble du sud du département. À ce titre, je me permets de porter un regard un peu global, il n'y a pas que le barreau. Le problème de circulation est vaste. Cette question de la circulation autour de Nancy doit être appréhendée un peu plus globalement. Pierre, je constate tout de même qu'il y a des absents. Un éminent absent m'a dit sur cette question qu'il n'y avait pas débat. Le barreau devait se faire et nous étions archaïques. Je le dis, les avis sont nuancés. Je regrette effectivement certaines absences, ce soir. Je voudrais dire que l'État pose le dossier en disant qu'il n'y a que le barreau, le barreau ou le barreau. Cela crée forcément des interrogations, des questionnements. Lorsque les réponses ne sont pas très précises, il y a des rumeurs, des doutes, et tout le monde s'inquiète terriblement. Je voudrais saluer le travail qui a été fait dans ce débat public déjà par cette procédure de débat public et par cette Commission du débat public. Ceux qui doutaient de l'intérêt de ce genre de démarche, en accédant à cette demande de contre-expertise, vous avez une preuve démocratique que cela sert à quelque chose. Sachez tout de même, et sachons apprécier, et je voulais vous en remercier, Monsieur le Président et Messieurs les membres de la Commission particulière, d'avoir bien voulu répondre favorablement à cette demande de contre-expertise que j'avais dans un premier temps formulée et qui a été reprise à la réunion de Toul sur la possibilité de l'élargissement de l'A31. Pourquoi ai-je posé cette question ? Dans une pure logique d'apaisement du débat. Quand on regarde une carte et quand on sait que le Grenelle est passé par là sur ce dossier qui a trente ans d'âge. Il avait été repris il y a une quinzaine d'années, puis il y a dix ans avec cette idée simple

d'un raccourci au travers de la campagne. Le Grenelle est passé par là, et les questions d'économie de foncier agricole sont maintenant des questions prioritaires et d'autres questions environnementales aussi. Quand on pose la question « Pourquoi ne passez-vous pas par l'A31 actuelle ? » Cela apparaît comme une question simple. Or, il apparaît qu'elle n'a pas été étudiée à fond. On nous dit qu'il y a des impossibilités techniques. Je voudrais intervenir à ce sujet. Sur la question de l'échangeur Origine, c'est l'État lui-même qui a délimité les réserves foncières qu'il devait y avoir autour de l'échangeur Origine dans la phase de forêt de protection. Monsieur, qui semblait nier mes propos, je vous vois hocher la tête négativement. J'étais alors vice-président du Conseil général en charge de cette question, c'est la DDT qui nous a indiqué le périmètre à réserver pour d'éventuelles évolutions de l'échangeur Origine. Ils se sont peut-être trompés s'il n'y en a pas assez, mais je pense que la contre-expertise technique le démontrera. Je voulais vous remercier d'avoir pris en compte cette demande. Si la Commission nationale y accède, il y aura donc une réunion où on pourra vérifier si la question du barreau est une évidence, et à ce moment-là, il faudra le faire, ou si les alternatives existent vraiment. Je pense que le débat en ressortira apaisé. Je vous remercie. *Applaudissements*

Michel MORIN, président de la CPDP

Nous avons d'autres questions.

Pierre HAUPT, Villey-Saint-Étienne

Bonjour, Pierre HAUPT de Villey-Saint-Étienne. Je suis tout de même assez abasourdi. Il y a dix ans, tous ensemble, on a dit non à cette A32, c'est-à-dire à une route à péage à côté d'une route gratuite. Comme tout individu lorsque c'est gratuit, je passe par le chemin gratuit, surtout si c'est à dix mètres on doit payer. Je crois que beaucoup de gens le font. Si vous posez la question, notamment au transport routier, ils le font. Venez, Messieurs, Mesdames, faire un petit tour du côté de Pagny-sur-Meuse, vous verrez tous les camions passer, des Polonais, des Bulgares, et bien d'autres pays. Ils passent par cette route pour éviter de passer par l'A4. Je suis désolé, mais il y a longtemps des gens se sont trompés. Ils ont annoncé des chiffres en disant que l'A4 allait rapporter beaucoup d'argent, et surtout elle allait éviter, notamment aux gens, de faire des kilomètres. Aujourd'hui, les gens passent par la RN4 parce que c'est gratuit. Demain, vous allez nous proposer de prendre une route payante. Maintenant, pour aller à Dieulouard, un habitant de Toul devra passer par votre barreau et payer. Y aura-t-il une route à côté pour notamment desservir Rosières et d'autres petites villes ? Vous ne pouvez pas encore nous le dire. On a posé ces questions et on n'a pas encore les réponses.

Dernier point, est-ce cela que nous proposons à nos enfants de demain ? On va dépenser d'un milliard à un milliard quatre cents millions pour notamment voir passer des camions, est-ce bien cela que vous nous proposez ? On veut de l'emploi. On veut que les gens travaillent. On a perdu la sidérurgie. On a perdu les mines. On a perdu Kléber à Toul. Actuellement, vous avez des maires qui se battent pour avoir notamment des touristes. Demain, vous voulez casser cela, mais où va-t-on ? On se tape la tête contre les murs. Arrêtez ! Pensez un petit peu à nos enfants. Effectivement, la dame a raison. On ne pense pas notamment à tous les problèmes de santé. On va créer des autoroutes pour avoir plus de camions. Que nous rapportent ces camions à part, excusez-moi, des « bouteilles de pisse » qu'ils nous lâchent sur les bords de la route ? Est-ce vraiment ce que l'on veut ? Vous voyez actuellement les camions qui font le plein au Luxembourg juste avant d'entrer en France parce que là ils laissent de l'argent. Ensuite, ils traversent la France. Ils ne nous laissent pas un centime, et en plus ils dégradent nos routes. Demain, vous voulez mettre une autoroute à péage. Oui, bien sûr, cela va rapporter à ces sociétés autoroutières, mais qui aura-t-il pour nous, Lorrains, rien. Alors, arrêtons. Pensons un petit peu plus à nous, à nos enfants de demain. Essayons de voir que l'alternative apporte de l'emploi. La route n'apportera rien. Le MEDEF dit que nous avons besoin de la réalisation de ce projet. Oui, on a besoin de désenclaver l'A31, mais pas en créant une autoroute à péage que tout le monde va payer. Combien de fois va-t-on le payer ? On va le payer à la construction. On va le payer en le prenant et on va le payer avec notamment tous les dégâts que cela va nous apporter. Repensons à nos enfants de demain. Nous devons pouvoir leur proposer autre chose qu'une autoroute. Nous ne sommes pas des vaches qui voient passer des camions. Non, je suis désolé. Merci. *Applaudissements*

Michel MORIN, président de la CPDP

Vous êtes contre le péage. Nous poursuivons avec vos questions.

Jean-Jacques ATTENOT, Chaudeney-sur-Moselle

Jean-Jacques ATTENOT, Chaudeney. Nous sommes nombreux aujourd'hui. Une petite remarque sur la présentation de Monsieur LETROUBLON sur l'élargissement de l'autoroute au niveau de Maxéville. Il est parti du principe qu'il y avait deux fois deux voies actuellement, mais pour ma part je compte trois voies dans le sens nord-sud, c'est-à-dire en montant le canyon, et deux voies de l'autre côté. Êtes-vous d'accord avec moi ? Oui, merci. Donc, il en manque une seule.

Jérôme PFAFF, CEREMA

Je peux juste apporter un petit éclairage sur cette question. En fait, dans le sens montant, comme vous dites, il y a effectivement deux voies dédiées à la circulation habituelle et il y a ce qu'on appelle une voie spécialisée pour les véhicules lents dédiée aux poids lourds. C'est une voie d'une largeur de 3 m sans bande d'arrêt d'urgence. Donc, dans un cas d'élargissement, il faudrait créer une troisième voie de largeur normale et une bande d'arrêt d'urgence, ce qui est équivalent à une troisième voie.

Jean-Jacques ATTENOT, Chaudeney-sur-Moselle

La bande d'arrêt d'urgence est-elle vraiment obligatoire, il y a bien des endroits où elle n'existe pas ?

Jérôme PFAFF, CEREMA

Si on veut mettre une autoroute aux normes en vigueur, elle est effectivement obligatoire.

Jean-Jacques ATTENOT, Chaudeney-sur-Moselle

Dans les passages où on ne peut pas, je pense qu'on peut se contenter de deux voies. C'était juste une remarque. Autre chose, Madame ROYAL, le ministre de tutelle de la DREAL, vient dans notre région vendredi. Elle vient à Sion sur la *Colline inspirée* inaugurer la Cité des paysages. C'est un projet élaboré par le département. C'est un espace dédié à la découverte des paysages, de la biodiversité et des patrimoines écologiques. Elle vient également signer les nouvelles conventions lorraines « Territoire à énergie positive pour la croissance verte » et dans le même temps, à quelques dizaines de kilomètres de Sion, on discute d'une autoroute qui va détruire des paysages, détruire des forêts, détruire des terres agricoles. Alors, je vous pose la question, quelle est la cohérence au niveau du ministère de l'Environnement, du Développement durable et de l'Énergie ? *Applaudissements*

Emmanuelle GAY, directrice DREAL Lorraine

Vous avez évoqué le Grenelle de l'environnement pour retracer l'historique. Aujourd'hui, comme à cette époque, le ministère a été constitué en mettant effectivement en liaison des aménageurs, des porteurs de projet avec la maîtrise d'ouvrage routière et des acteurs de l'environnement afin de travailler de façon effective sur l'intégration des enjeux environnementaux dans les projets, et sur le développement de projets qui servent aussi l'environnement. La contradiction que vous exprimez est justement au cœur de la constitution de ce ministère pour ne pas faire des projets routiers sans prendre en compte les enjeux environnementaux. Ils ont effectivement toujours un impact. Ils changent la perception du paysage. Ils ont parfois aussi, on le dit précisément sur ce projet, des impacts positifs. Ce n'était pas l'objet aujourd'hui, mais on profite de cette opération pour améliorer les traitements environnementaux de l'autoroute existante, ce qui n'avait pas été fait à sa création, dans une autre époque et dans une autre conception. On a bien un traitement intégré. Les deux actions vont de pair. On a l'action du ministère dans le champ des transports qui porte sur l'ensemble des modes. On a évoqué précédemment les montants importants de financement que l'on apporte aux modes de transport collectif, le ferroviaire en

premier lieu, mais cela peut valoir pour les transports collectifs en site propre urbain etc. Tout ceci fait bien partie de l'action intégrée du ministère. Le routier fait partie des modes de transport avec des besoins et des enjeux. On travaille l'ensemble des besoins sur les sillons avec la prise en compte des enjeux environnementaux. Vous évoquez la Cité du paysage. On est évidemment partenaire depuis la constitution de cette action. J'ai souvenir d'une journée initiale sur place avec Michel DINET sur cette action du Conseil départemental sur le paysage ou la biodiversité, à ce titre et à d'autres titres, que l'on finance également avec un certain nombre d'actions corrélées. Pour nous, il n'y a pas d'opposition, il y a un ensemble d'actions menées de façon intégrée.

Vous évoquez les enjeux des territoires à énergie positive, c'est effectivement une dynamique forte envers l'ensemble des territoires et dans lesquels les territoires lorrains se sont bien intégrés. Un certain nombre de ces projets peuvent comporter des actions en faveur de la mobilité du type covoiturage ou du type nouveaux carburants, ou électro-mobilité qui permettent de rouler autrement et avec des pollutions moindres, mais qui ont aussi tout de même un besoin d'infrastructures qui confirment, aussi bien dans cette modernité que l'on recherche, la route a toujours son rôle.

Henri POIRSON, maire de Dieulouard

J'ai squatté le micro pour être sûr d'avoir la parole. Henri POIRSON, je suis maire de Dieulouard, vice-président de la Communauté de communes du bassin de Pont-à-Mousson chargé du développement économique. Je voudrais mettre un petit peu en avant ce qu'a dit Paul ARKER, le président de la CCI, mais aussi le président du Conseil départemental. J'adhère totalement aux propos qu'ils ont pu tenir. Depuis une quinzaine d'années, le trafic routier qui augmente dégrade totalement la circulation sur l'autoroute que ce soit à partir de Toul, mais aussi jusqu'au Luxembourg sur ces 115 km. Quand on prend l'autoroute pour se rendre à Nancy aux heures de pointe, on est bloqué à partir de Custine. La première fois, cela surprend un peu. On pense à un accident, mais en réalité, c'est une saturation du trafic. Elle s'amplifie. Aujourd'hui, c'est systématique tous les jours, le matin en nous rendant à Nancy, le soir en quittant Nancy entre Frouard et Champigneulles. On est bloqué jusqu'à la sortie de Bouxières-aux-dames. Donc, la nécessité, et les élus de la commune de Dieulouard ont bien en tête de la nécessité de réaliser ce projet A31 bis, et naturellement, il y a des alternatives au barreau Toul – Dieulouard puisque des propositions ont été faites et des demandes d'étude complémentaire.

En fonction de ces études complémentaires, on pourrait passer à trois voies le contournement de Maxéville, mais je reste un petit peu sceptique au vu des études techniques présentées. Si le barreau Toul – Dieulouard venait à se faire, on émettrait un avis favorable sous réserve naturellement que ce barreau permette le développement du territoire. C'est-à-dire pouvoir au moins y accéder, comme cela était prévu dans les projets antérieurs, il y en a eu plusieurs depuis 1960, puisque j'ai récupéré un projet de cette époque, qui il ait au moins par un échangeur dans le triangle Saizerais – Rosières – Dieulouard. Nous souhaiterions au moins en profiter pour le développement de l'économie. Comme le disait le président Paul ARKER, il y a une nécessité de développer l'économie de nos territoires. On ne fera pas venir les acteurs économiques si on n'a pas les infrastructures nécessaires à leur développement.

Je rappelle aussi que dans le cadre du développement économique, il y a naturellement la recherche de création d'emplois. Une des priorités des élus est d'aider à la création d'emploi pour le développement de notre territoire. Nous espérons que les réserves émises sur ce barreau seront prises en compte. Ceci implique de tenir compte de toutes les contraintes générées, toutes les nuisances. Il faut que les mesures nécessaires soient prises pour les minimiser. Principalement, nous demanderons que le barreau passe un petit peu plus au sud entre Belleville et l'agglomération de l'usine de Saint-Gobain, la création de cet échangeur, l'A31 historique, doit absolument rester gratuite, c'est un impératif. Depuis que l'A31 existe, on ne va pas aujourd'hui annoncer à tous les utilisateurs et tous les usagers qu'ils allaient payer entre Nancy et Metz. C'est une utopie. On ne peut pas accepter cela.

On souhaite aussi que les ressources naturelles des collectivités ne soient pas perturbées, remises en cause. Aujourd'hui, il y a d'importantes difficultés pour certaines collectivités. Je terminerai par un point extrêmement important, c'est que les orientations de protection environnementale réalisées, validées par les commissions interministérielles dans la charte du parc naturel régional de Lorraine soient respectées. Je vous remercie.

Michel MORIN, président de la CPDP

Merci. Le monsieur ici, et puis après le monsieur en haut.

Emmanuel PAYEUR, maire de Chaudeney-en-Moselle

Emmanuel PAYEUR, maire de Chaudeney. C'est vrai que nous sommes bien représentés dans le Toulois. Je constate que globalement une assez belle unanimité dans le Toulois pour dire que ce barreau ne répond pas aux problèmes posés, c'est-à-dire capter une partie du transit international qui correspond à 10 000 véhicules alors qu'il y a 60 000 véhicules par jour. On va peut-être apporter un tout petit élément de réponse, mais en tout cas pour nous, au regard des sommes qui seraient investies, 500 M€, cela ne nous semble pas pertinent. Je pense avoir résumé notre avis. Je suis complètement solidaire de mon collègue qui représente des élus, Jean-Pierre COUTEAU. J'ai une demande assez solennelle à vous adresser, Monsieur le Président. Jusqu'à présent, la Commission particulière du débat public pose la question de l'opportunité ou non sur la globalité du projet. Je me demandais s'il n'était pas possible de le segmenter. Effectivement, il y a peut-être une certaine unanimité dans le nord de la Lorraine pour dire que l'on en a besoin. Ici, on se rend bien compte que les positions sont bien différentes. Ne serait-il pas possible d'avoir une opportunité sur certains segments et pas sur d'autres ? Prendre ces 500 M€ pour toutes les solutions alternatives, je ne vais pas revenir dessus, on en a déjà largement parlé. J'insiste sur la proposition du député, à savoir une coordination des AOT pour permettre de réguler le trafic, non pas le trafic des véhicules de transport de matériaux, mais bien le transport quotidien des personnes allant de Toul à Nancy. Je compte sur vous, Monsieur le Président.

Michel MORIN, président de la CPDP

Merci.

Pierre-Olivier NITTING, Chef d'entreprise de génie civil

Bonsoir, je suis Pierre-Olivier NITTING. Je suis chef d'entreprise dans le génie civil. Je viens du Lunévillois. Je voulais revenir sur la présentation technique sur l'élargissement à trois fois deux voies qui nous a été présenté. Concernant l'échangeur Origine, le périmètre est contraint, néanmoins, sur les voies extérieures, je pense qu'il n'est pas trop difficile de les élargir. Si les rayons de courbure peuvent être maintenus sur les voies actuelles, on peut sans doute, sans forcément reprendre tout l'échangeur, faire un élargissement de l'échangeur Origine.

Sur votre analyse concernant le côté aval, effectivement, je suis assez d'accord avec vous, cela paraît difficile de faire un mur de soutènement. Par contre, sur le côté amont, je ne suis pas de votre avis. Effectivement, la solution de minage ne paraît pas du tout envisageable. Néanmoins, concernant l'extraction par des techniques de BRH de 30 à 50 m3 par jour, comme vous le citez, c'est un petit peu se moquer de la profession du terrassement et des carriers. Aujourd'hui, il y a du matériel, notamment des dents vibrantes sur de grosses pelles, des pelles de 80 tonnes des dents qui savent traiter 300 m^3 par heure de matériau, c'est-à-dire 2 400 m^3 par jour. En une saison, les 300 000 m^3 sont traités. Ce n'est pas cinq ans de travaux pour élargir le talus côté amont. En plus, vous n'êtes pas obligés de réduire à une voie. On peut conserver les deux voies actuelles en réalisant une paroi de protection, type paroi berlinoise, des pieux avec des madriers surélevés pour protéger la circulation existante. Sur le côté amont, j'émets des réserves d'autant plus que ces matériaux, ces 300 000 m^3, peuvent servir au remblai des tronçons à remblayer. C'est aussi un gain économique à ce niveau.

Pour terminer, je voulais revenir sur le transport multimodal. Au niveau des voies fluviales, la Moselle, c'est très bien, mais le canal de l'Est pour aller jusqu'à Paris, il faut huit jours avec des péniches au gabarit Freycinet, donc 450 tonnes, donc de toutes petites péniches. En camion, en une journée, on est à Paris. La voie d'eau sur le secteur de Paris n'est pas du tout compétitive actuellement. Ce serait aussi un projet intéressant.

Sur la RN4, il reste un petit tronçon de deux fois deux voies qui devrait être réalisé dans les prochaines années entre Blamont et Sarrebourg. On entend déjà des rumeurs de concession de cet axe qui est effectivement très rentable pour relier l'Allemagne. Précédemment, quelqu'un parlait de division. Je pense qu'il est important d'être tous unis. On peut se rappeler ce qui s'est passé en Bretagne au printemps ou l'hiver dernier. En Bretagne, il n'y a pas d'autoroutes concédées. Ce serait bien si en Lorraine on arrivait à faire la même chose. *Applaudissements*

Emmanuelle GAY, directrice DREAL Lorraine

Pour répondre sur un point évoqué, il n'y a pas du tout de projet de concession sur la RN4. On peut revenir sur les sujets évoqués techniquement.

Jérôme PFAFF, CEREMA

Deux points ont été cités, l'échangeur Origine et l'élargissement au droit de Maxéville. Concernant l'échangeur Origine, pour les rayons de courbure que vous avez cités, si on passe une bretelle d'une voie à deux voies et qu'il s'agit de la branche d'un nœud autoroutier, on est tenu d'augmenter les rayons. De ce fait, on augmente forcément l'emprise nécessaire pour la réalisation de l'échangeur. D'autres problèmes sont à considérer sur l'échangeur, la capacité de chaque bretelle et les problèmes d'interdistance entre sorties successives, en particulier quand on vient de Toul. Une première sortie part vers l'A33, une seconde sortie part vers Nancy quelques mètres plus tard. L'interdistance étant réduite, ce phénomène conduit à un problème de congestion avec un nombre important de véhicules sur la voie lente du fait de la proximité des deux sorties successives. Ceci engendre une congestion en amont. Les difficultés techniques au niveau de l'échangeur Origine permettent de penser que les emprises nécessaires sont plus importantes que celles de l'échangeur actuel.

Pour la traversée de Maxéville et le passage côté amont, on n'a pas pris en considération les matériaux lourds qui peuvent être utilisés par exemple dans des carrières de calcaire dans la mesure où on ne travaille pas de la même manière dans une carrière de calcaire où les conditions d'exploitation et d'extraction des matériaux sont vraiment optimisées. On ne travaille pas de cette façon juste au-dessus d'une autoroute avec une paroi de forte hauteur. Pour des conditions de sécurité, on n'a pas jugé opportun d'utiliser de matériaux lourds.

Par ailleurs, il n'y a pas seulement le problème de la destruction de la paroi et de la fragmentation des roches, il y a également le problème de l'évacuation des matériaux. Dans ces conditions, il n'est pas du tout sûr que le dimensionnement du rendement soit lié à la capacité d'extraction des matériaux. On est plutôt dans des considérations où le dimensionnement est probablement lié à la capacité d'évacuation des matériaux en tant que tels dans des conditions difficiles au-dessus de l'autoroute.

Michel MORIN, président de la CPDP

Il y a encore une question.

Bertrand DELECOURT, Chaudeney-sur-Moselle

Bertrand DELECOURT, Chaudeney-sur-Moselle. Je vais essayer de rester dans l'épure qui m'est fixée pour deux petites questions. La première concerne la mise aux normes de l'A31 actuelle, notre vieille maison, comme disait Monsieur le Député. J'ai bien compris que sur les parties mises à deux fois trois voies, elles seraient mises aux normes. Pour le reste, cela restera inchangé. Cela veut dire qu'entre Toul et Nancy par exemple, on n'aura plus que les yeux pour pleurer. J'aimerais que la DREAL le précise.

La deuxième question concerne l'élargissement. Quand on étudie la fiche complémentaire produite, et qu'on la met en comparaison avec le dossier initial, on s'aperçoit que dans le dossier initial on nous dit que malgré le barreau, s'il se faisait, en prenant vos chiffres, la circulation au droit de Nancy ne serait pas vraiment améliorée, c'est vous qui le dites. En plus, votre dossier dit très clairement que s'il y a une petite amélioration, cela remettra sur l'autoroute des trafics qui actuellement sont sur le réseau secondaire. Donc, on peut être certain que la situation ne va pas s'améliorer. L'A33 ne va pas s'améliorer et l'A31 entre Toul et Nancy non plus. On arrive au point bloquant de l'échangeur de Laxou. Pour l'instant, vous n'avez proposé aucune solution. Pour l'instant, si on vous écoute, on ne peut rien faire. On va dans le mur. Alors, Messieurs, que proposez-vous ? L'avenir, ce n'est pas le mur. Merci. *Applaudissements*

Yann LETROUBLON, chef du projet A31 bis, DREAL Lorraine

Pour la mise aux normes de l'autoroute actuelle A31, celle-ci, du point de vue de l'environnement, se fait au rythme des dotations budgétaires, même si l'A31 bis se fait par ailleurs, cette mise aux normes est toujours programmée et envisagée. Par contre, le projet A31 bis lui permet d'avoir un effet de levier pour la remise aux normes et de bénéficier de crédits plus rapidement que ceux dont on dispose habituellement en dotation annuelle pour ce type de remise aux normes.

Samuel MEUNIER, directeur adjoint DREAL Lorraine

Par rapport à la circulation dans Nancy, les éléments que vous avez évoqués et les éléments de trafic mis à disposition dans le dossier, vous avez dit que le projet n'améliore pas la situation entre Toul et Nancy. Je rappelle que les projections montrent qu'à l'horizon 2030, sans le projet, les conditions de circulation sont qualifiées de dégradées. Avec la réalisation du projet, on a bien une diminution du trafic sur cette section qui permet de maintenir des conditions de circulation acceptables entre Toul et Nancy. Dans Nancy, on a bien un délestage lié au trafic de transit qui passe sur le barreau permettant d'améliorer d'autant les conditions de circulation. C'est vrai aussi qu'il n'y a pas un délestage exactement mathématique puisque l'A31 en traversée de Nancy retrouve de l'attractivité, donc capte un certain nombre d'usagers. C'est tout de même un bénéfice global pour l'ensemble de la situation puisque des usagers sur le réseau secondaire se retrouvent sur cette autoroute. Comme cela a été dit, le projet A31 bis ne répond pas à l'ensemble des enjeux de circulation sur l'agglomération nancéienne. C'est pour cela, comme l'a rappelé un des intervenants, que nous avons indiqué que nous étions disponibles pour avoir une réflexion avec le Grand-Nancy sur les enjeux de circulation globale sur l'agglomération en complément de cet aménagement.

Michel MORIN, président de la CPDP

Merci. Il y a encore une question. Madame, ce sera la dernière.

Dominique HERGOTT, Villey-Saint-Étienne

Bonjour, Dominique HERGOTT, Villey-Saint-Étienne. Si on ne peut pas élargir l'autoroute, peut-on la faire sur deux étages ? *Applaudissements*

Michel MORIN, président de la CPDP

Merci, Madame, pour cette question. Cela se fait aux États-Unis, mais je ne sais pas en France.

Jérôme PFAFF, CEREMA

Pour vous dire franchement, ce n'est pas une solution qu'on a envisagée. On peut mettre une autoroute sur deux étages, ce sont des choses qui sont faites par ailleurs. Pour autant, dans les conditions présentes, cela poserait un certain nombre de difficultés techniques dans le raccordement initial et le raccordement final. Le problème d'évacuation des matériaux de la paroi rocheuse resterait sensiblement similaire à ceux rencontrés dans le cadre de l'élargissement. Comme cela, de prime abord, cela ne paraît pas être une solution miracle.

Michel MORIN, président de la CPDP

Pour la protection des paysages non plus peut-être…bien. Je vais maintenant passer la parole à Madame Christine JEAN qui va nous faire l'état des lieux à ce stade du débat de ce que la Commission a relevé comme étant les principales interrogations et interventions.

Christine JEAN, membre de la CPDP

Bonsoir à tous, je vais essayer d'être assez rapide parce qu'il est assez tard. Un propos liminaire pour dire que je vais faire un premier bilan des interventions du public, de vos interventions, de ce que nous avons perçu de vos interventions. Il ne s'agit en aucun cas d'un compte rendu de la Commission particulière du débat public qui, lui, sera effectué ultérieurement dans un délai de deux mois après la fin du débat. Il tiendra compte des réponses du maître d'ouvrage et proposera éventuellement, le cas échéant, des recommandations. À propos de ce débat, avant même de parler de vos interventions, on peut indiquer quelques chiffres à ce stade puisque le débat n'est pas clos, il se termine le 13 juillet. Vous pouvez intervenir sur le site, ou plus tard si le débat est prolongé. Jusqu'à ce jour :

- 2 000 personnes ont participé aux sept premières réunions,
- 445 Lorrains ont été rencontrés lors des débats mobiles,
- 520 contributions en ligne.

Ces chiffres montrent une participation importante par rapport à des débats analogues.

- 44 personnes ont participé aux deux ateliers thématiques. On pensait qu'il y aurait davantage de monde.
- 18 cahiers d'acteurs ont été rédigés.

Ces chiffres permettent de situer votre participation.

En ce qui concerne les interventions du public, je rappellerai que des interventions ont été communes à toutes les réunions publiques. Certaines ont été plus particulièrement développées selon le lieu géographique des réunions. Sur ces principales interventions, un constat assez partagé porte sur la congestion de l'A31 et la nécessité de faire quelque chose, notamment pour améliorer la sécurité des personnes. Des divergences sont apparues sur les solutions pour y remédier. Cinq thématiques ont principalement fait l'objet de débat. Elles ont été listées en fonction du nombre d'interventions, tout cela sera approfondi ultérieurement.

Les cinq thématiques principales concernent le financement du projet, les aménagements proposés, leurs impacts sur l'environnement, les autres offres de transport et le développement économique.

Le financement du projet A31bis :

- C'est un peu les interventions que l'on a entendues au début sur la question du péage par rapport à cette autoroute A31 qui est aujourd'hui gratuite.
- De différents propos, nous retenons que des participants sont favorables au péage sous réserve que celui-ci ne soit pas trop couteux, sachant par ailleurs que cette concession pouvait permettre d'avoir une meilleure qualité de service.
- Des oppositions au péage se sont également clairement exprimées, certains considérant que l'autoroute avait déjà été payée, d'autres pointant le risque de report du trafic sur les réseaux secondaires, plus au nord, on a souligné la pénalisation potentielle des travailleurs frontaliers, mais également entre Nancy et Metz, et éventuellement entre Toul et Nancy, même si on ne prendrait pas le barreau.
- D'aucuns ont souligné également que la mise à péage du barreau Toul – Dieulouard freinerait l'attractivité de ce barreau compte tenu du faible temps gagné si on l'utilise.

S'agissant des aménagements proposés, les sujets ayant fait débat sont un peu classés en fonction du nombre d'interventions enregistrées à ce stade. Je souhaite préciser que nous ne sommes pas ici sur un sondage. On tiendra compte aussi des arguments développés, plus peut-être que le nombre d'interventions, même si ce sera également pris en considération.

Les aménagements proposés, impacts sur l'environnement et les propositions alternatives:

- On l'a encore vu ce soir, les sujets ayant fait débat portent sur les hypothèses de trafic, notamment dans le secteur concerné par le barreau Toul – Dieulouard.
- Le barreau Toul – Dieulouard a été très débattu, et au-delà de cette question des hypothèses de trafic, des questions ont été posées sur les fuseaux, le report du trafic, notamment sur le réseau secondaire.

- Nous avons eu également le contournement ouest de Thionville. Ceci met en évidence les deux sujets qui ont fait débat, les deux sections neuves proposées dans le projet de l'A31 bis.
- Le coût du projet et sa présentation d'une manière globale avec beaucoup de questions pour avoir un coût par tronçon avec la question sur des aménagements éventuels à prévoir par tronçon et en fonction des priorités.
- La liaison Thionville – Frontière avec l'exploitation multimodale soit de la troisième voie, soit d'une bande d'arrêt d'urgence.
- Le contournement Est de Metz avec des inquiétudes sur la sécurité de la RN431 et également des impacts sur les riverains, et d'une manière plus générale, cela rejoint la question des riverains citée plus haut sur les impacts environnementaux. Sur cette question, si on les classe un peu en fonction du nombre d'interventions, on se rend compte que les principales interrogations portent sur le bruit et la pollution aux particules fines, mais d'une manière plus générale la pollution avec la question de la santé des riverains.
- Le climat et la référence à la COP21 ont été au cœur des débats.
- L'environnement naturel, les problèmes d'eau, de patrimoine, de faune et de flore, surtout de faune.
- L'environnement agricole avec la disparition des terres. On a rappelé encore ce soir qu'il y avait un enjeu pointé par le Grenelle de diminuer la consommation des espaces agricoles et naturels. Ces deux derniers sujets ont été plus particulièrement pointés dans le secteur de Toul.
- Les reports de trafic, et les interrogations sur les hypothèses de trafic ont amené à proposer des tracés alternatifs, des propositions ont été faites par les intervenants.
- Pour le barreau Toul – Dieulouard, c'est la question de l'élargissement de l'A31 existante entre Toul et Nancy.
- La possibilité d'élargir la RD611. Sur ce sujet, le problème du trafic sur l'A33 à proximité de Nancy compte tenu des trafics nord-sud et est-ouest à cet endroit.
- Pour le contournement ouest de Thionville, un tracé alternatif a été proposé. Il emprunterait la forêt domaniale depuis l'échangeur de l'Étoile sur l'A31bis et le site d'Arcelor-Mittal situé sur la commune d'Hayange.
- La possibilité de dévier une partie du trafic qui vient actuellement sur l'A31, trafic entre Arlon et Thionville par l'A30.

Autres offres de transport :

- Les solutions complémentaires sont un autre élément extrêmement important du débat, voire des solutions alternatives au projet de l'A31 bis. Cela a été rappelé aujourd'hui dans les conclusions de l'atelier sur l'offre de transports alternatifs, offres alternatives pour les marchandises ou pour les voyageurs.
- Fort attachement au développement des modes de transport autres que routiers,
    - plus de bus et de trains en direction du Grand-Duché de Luxembourg notamment,
    - faciliter l'intermodalité avec la question souvent développée de l'accès aux gares pour les populations un peu plus éloignées du sillon avec la question de la construction de parkings pour se garer avant de prendre le train, et l'accès facilité par les bus ou par vélo,
    - le covoiturage,
    - le transport fluvial pour les marchandises,
    - création d'un monorail entre Thionville et le Luxembourg. Cette proposition fait l'objet d'un dissensus.

Très clairement, les offres alternatives à la route, j'insiste, répondraient fortement à une demande des habitants. Pour certains, il ne s'agit pas simplement d'offres complémentaires, mais de réelles alternatives qui doivent être proposées à la route, et donc au projet de l'A31 bis.

Le développement économique du territoire :

Pour les milieux économiques et sociaux, l'A31bis constitue un projet vital pour ce développement économique du sillon lorrain et plus globalement de la région. Pour d'autres, des incertitudes quant au lien à faire entre ce projet de l'A31 bis et le développement économique. Ces incertitudes se sont notamment fait jour dans le Toulois.

Ces quelques éléments que je vous soumets ne doivent pas être considérés comme un compte rendu, il s'agit d'un premier bilan de vos interventions qui sera approfondi et complété dans la rédaction de notre compte rendu effectué dans un délai de deux mois après la fin du débat. Je vous remercie. *Applaudissements*

Michel MORIN, président de la CPDP

Merci. Nous sommes donc arrivés au terme de la réunion. Juste un mot sur la suite du débat, j'en ai parlé de façon liminaire. Si l'expertise complémentaire n'est pas acceptée, le débat se terminera comme prévu le 13 juillet 2015 avec un compte rendu de la Commission et un bilan de la Commission nationale pour le 13 septembre 2015 au plus tard, et une décision du maître d'ouvrage avant le 13 décembre 2015. Par contre, si la Commission nationale accepte nos propositions d'expertise complémentaire, il y aura nécessairement un allongement du débat, peut-être de deux mois. Ceci nous amènerait à une fin du débat début septembre, le compte rendu en novembre et la décision en février 2016.

Mesdames et Messieurs, merci beaucoup de votre participation. Merci à tous les intervenants. Merci à la DREAL pour ses réponses. À demain à Metz, si vous le voulez. *Applaudissements*

(Fin de la réunion à 22 h 25)