



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

VERBATIM DE LA RÉUNION PUBLIQUE D'OUVERTURE Nancy, le 15 avril 2015

En tribune :

Commission nationale du débat public

Christian LEYRIT, président de la Commission nationale du débat public

Commission particulière du débat public

Michel MORIN, président

Christine JEAN, membre

Maîtrise d'ouvrage :

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

Samuel MEUNIER, directeur adjoint DREAL Lorraine

Yann LETROUBLON, chef de projet DREAL Lorraine

Intervenants :

Nacer MEDDAH, préfet de la région Lorraine

Raphael BARTOLT, préfet de Meurthe-et-Moselle

Laurent HENART, maire de Nancy



Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Mesdames et Messieurs, merci de votre présence. Et je donne tout de suite la parole à M. le Maire de Nancy.

Laurent HÉNART, maire de Nancy

Bonsoir à toutes et à tous. M. Le Président du conseil régional, M. Le Député – j’ai cru voir le Député POTIER qui était là –, MM les Préfets, préfet de région, préfet de Meurthe-et-Moselle, je voudrais simplement vous dire combien, en tant que maire de Nancy, je suis heureux que ce débat puisse se tenir et combien je souhaite qu’il soit suivi d’effet. J’ai vu qu’il y avait une magnifique banderole sur le Grenelle de l’environnement, auquel j’ai participé à l’époque en tant que député, auprès du ministre d’alors, Jean-Louis BORLOO, qui est – je pense que beaucoup le savent – un ami. Je rappellerai que ce Grenelle de l’environnement a d’ailleurs été voté pour le premier texte à l’unanimité, faisant l’objet d’un large consensus républicain à l’Assemblée comme au Sénat. Je rappellerai aussi que dans la foulée du Grenelle de l’environnement, nous avons adopté un schéma national d’infrastructure de transport, un SNIT, qui prévoyait justement de remplacer le projet d’A32 longtemps débattu par les propositions d’A31 bis, qui ont pour but de sécuriser et finalement de fluidifier l’axe autoroutier.

Je voudrais simplement dire un mot en tant que maire de Nancy. Nous sommes dans un monde qui change d’échelle sur le plan de l’administration française. Les services de l’État se réorganisent. Nous sommes dans une région qui a été redéfinie. Les Lorrains sont maintenant avec les Alsaciens et les Champardennais. Nous sommes donc encore plus au cœur de l’Europe, frontaliers dorénavant plus de l’Allemagne, de la Belgique et du Luxembourg, de la Suisse. Nous sommes dans une Europe qui a grandi, avec 28 États membres. Et donc, la compétition est encore plus âpre. La difficulté pour les territoires à s’imposer est encore plus grande et nécessite encore plus d’investissements, encore plus d’équipements, encore plus de leviers pour développer le potentiel économique, démographique, social de chacun. Je voudrais dire que pour Nancy, pour le grand Nancy, pour le sud du département de Meurthe-et-Moselle, nous estimons qu’il est indispensable – cela a encore été débattu lors d’une récente consultation régionale – de développer l’axe nord-sud et pas d’opposer d’ailleurs les modes de transport entre eux. Nous avons besoin que l’autoroute soit sécurisée. Je pense que nous avons besoin que ce projet d’A31 bis soit conduit à terme. Je crois que nous avons besoin aussi de trouver des modalités financières qui tiennent compte des finances de l’État. J’ai reçu les membres de la Commission. Je leur ai dit qu’il valait mieux l’A31 bis à péage que pas d’A31 bis du tout. C’est une position que j’assume publiquement. Je crois que nous avons besoin aussi de ne pas opposer la route au fer, que nous avons besoin de développer aussi l’axe ferré nord-sud, des sujets comme Nancy – Merrey pour aller plus vite vers Lyon, vers la Méditerranée et, je l’espère, plus vite en train qu’en voiture, puisqu’aujourd’hui ce n’est pas le cas. Ce sont des sujets aussi prioritaires. Remettre à l’étude les liaisons fluviales aussi et le raccordement de la Moselle au Rhône et à la Saône est pour moi une priorité. Je crois que le sujet pour Nancy, pour toute la Lorraine, est de rester un corridor européen pour relier l’Europe du Nord au bassin méditerranéen. Cela passe par une série d’ambitions et de volontés, y compris par ce projet d’A31 bis.

Voilà ce que je voulais vous dire en quelques mots. Je voudrais remercier la Commission nationale du débat public de la rigueur qu’elle met à organiser ces échanges qui sont difficiles, mais indispensables, si nous voulons que les décisions publiques soient éclairées au préalable et puissent être expliquées dans leur déroulement et leur mise en œuvre auprès des habitants. Donc, bienvenue ici à Nancy. Je crois que vous avez aussi une réunion à Metz. Bon débat en Lorraine. Et j’espère surtout que, pour une fois, notre débat sur l’A31 bis pourra être suivi d’inscription, de crédit et de concrétisation. Merci.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Merci M. le Maire. Je donne maintenant la parole à M. Christian LEYRIT, qui est président de la Commission nationale du débat public et qui va nous tracer le cadre général dans lequel se déroule le débat public en France, après quoi je vous donnerai très rapidement des indications sur notre débat A31 bis et nous passerons au vif du sujet.



Christian LEYRIT, Président de la Commission nationale du débat public (CNDP)

Bien. M. le Maire, M. le Préfet de région, Mesdames et Messieurs les parlementaires et élus, Mesdames et Messieurs, je suis particulièrement heureux d'être parmi vous ce soir pour le lancement de ce débat public sur l'A31 bis, comme je serai demain d'ailleurs à Metz sur le même objet.

Je voulais simplement vous donner un certain nombre d'éléments sur la manière dont nous envisageons le débat public de l'A31 bis et de manière plus générale. Premier élément. Un petit rappel qui date d'un peu plus de 20 ans. Au Sommet de la Terre de Rio, un principe qui a été admis de manière générale dit que la meilleure façon de traiter des questions d'environnement était d'associer l'ensemble des citoyens aux décisions publiques. Vous voyez que tout cela n'a pas vieilli. Aujourd'hui, la participation du public et l'information du public, il y a une triple exigence internationale, puisque notre pays a signé les conventions d'Aarhus en 1998. Ensuite, il y a une directive européenne et enfin il y a la charte de l'environnement, de valeur constitutionnelle, qui a été adoptée en 2005 et qui reprend presque mot pour mot les principes de Rio.

Mais au-delà de ces principes qui sont dans le cadre réglementaire national et international, je crois que c'est une exigence qui est de plus en plus forte dans notre société. Il y a quelques mois, la CNDP a organisé un colloque international qui s'appelait le citoyen et les décisions publiques, enjeux de légitimité et d'efficacité. Pour préparer cela, nous avons fait une enquête d'opinion avec Roland CAYROL, qui nous a assistés, qui a été réalisée par TNS Sofres. Rassurez-vous, je vais être extrêmement court, mais vous pourrez trouver tous les éléments de cette enquête extrêmement intéressante sur notre site www.debatpublic.fr.

Simplement, quelques flashes, extrêmement rapides. Tout d'abord, une forte attente des citoyens de participer aux décisions publiques. Je vais y revenir dans un instant. Une demande de participation de plus en plus forte, effectivement, qui a une méfiance, une défiance vis-à-vis des institutions, quelles qu'elles soient et également de la parole publique. Puis, également, l'attente de garantie d'indépendants pour assurer une bonne participation des citoyens. Si je prends simplement deux ou trois questions.

- Est-ce important de prendre en compte l'avis des citoyens pour une décision publique ? 96 % des Français souhaitent que les pouvoirs publics tiennent davantage compte de leur avis avant de prendre des décisions. Vous voyez un chiffre tout de même extrêmement important.
- Est-ce qu'il faut développer les modes d'expression directe des citoyens ? Est-ce utile, indispensable ou peu important ? Vous voyez que, quel que soit le niveau – plus on est au niveau local, plus c'est important – plus de 90 % des Français considèrent que c'est vraiment indispensable ou utile. Même au niveau européen, 84 % des gens considèrent que c'est nécessaire.
- Enfin, le souci d'indépendance. À la question « Lorsqu'un débat public est lancé en France, est-ce que vous souhaitez qu'il soit lancé par le gouvernement, par une entreprise privée, par le Parlement, par une institution qui dépend du gouvernement ? », il y a un écart très important en faveur d'une autorité indépendante. C'est-à-dire que les Français souhaitent que le débat public soit conduit par quelqu'un qui n'est pas partie prenante de la décision. C'est un élément, je crois, qui est aussi assez important.

Un de nos enjeux que nous avons dans notre société, dans notre démocratie, est de remettre le citoyen au cœur de la décision publique. Évidemment, c'est difficile, c'est complexe. Et c'est notre nouveau slogan de la CNDP depuis assez peu de temps d'ailleurs : vous donner la parole et la faire entendre. Sujet qui est évidemment difficile.

Quels sont les enjeux du débat public ? Je précise bien que le débat public n'est pas l'enquête publique, mais j'y reviendrai dans un instant. Le débat public est très en amont de l'enquête publique. Il porte effectivement sur l'opportunité, alors que l'enquête publique porte plus sur les modalités de réalisation de l'infrastructure elle-même. Les éléments du débat public sont d'informer le public, de veiller à sa participation – et je vous remercie tous d'être venus nombreux ce soir –, d'éclairer également le maître d'ouvrage, et donc d'enrichir, de démocratiser, de légitimer la décision. Pourquoi avons-nous aujourd'hui un certain nombre de blocages ? J'insiste d'ailleurs pour dire que nous parlons beaucoup de Notre-Dame-des-Landes, de Sivens, de Roybon maintenant, etc. Mais il faut aussi dire qu'il y a tout de même beaucoup de projets en France qui se font dans des conditions de dialogue et de confiance, qui sont tout de même à noter. Mais c'est vrai qu'il y a des blocages parfois importants. Et je crois que ces blocages viennent du fait que pour un certain nombre de citoyens, la décision, même si elle respecte notre droit, est considérée comme non légitime. Pourquoi ? Parce qu'il y a des citoyens qui ont le sentiment de n'être jamais entendus par les maîtres d'ouvrage – cela arrive –, qui ont le sentiment qu'ils défendent



des idées d'avenir sur les problèmes d'eau, de biodiversité qui vont être mis au plus haut niveau dans notre pays et au niveau mondial avec la COP21 à la fin de l'année, mais qui, projet par projet, semblent sous-estimées par les maîtres d'ouvrage. C'est un sentiment qui arrive parfois. Et donc, je crois que c'est un point qui est vraiment très important.

Je crois profondément que le processus qui conduit à la décision est aussi important que la décision elle-même. Alors, évidemment, le débat public ne conduit jamais à un consensus. À la fin d'un débat, tout le monde n'est pas d'accord. Mais je crois que ce qui est vraiment très important, c'est qu'à la fin du débat, tous les citoyens, quels que soient leurs points de vue, aient le sentiment d'avoir été écoutés et entendus. Parce que d'ailleurs dans une décision publique d'un grand projet d'équipement et d'aménagement, il y a toujours évidemment des gagnants et des perdants. Et donc, je crois que ce qui est fondamental pour un débat public, c'est de bien identifier quels pourraient être les perdants d'une décision et de voir quelles sont les compensations qui peuvent être apportées pour les perdants. Et je pense que si, projet par projet, plus les projets sont difficiles, plus nous avons une attention importante dans cette direction, cela pourrait permettre effectivement non pas que tout le monde soit d'accord sur le projet, mais que les personnes qui ne sont pas d'accord avec le projet considèrent néanmoins que la décision n'est pas illégitime. C'est quelque chose qui est, je crois, très important.

Et je crois profondément que c'est la loyauté, la confiance, la transparence dans laquelle se conduit le débat en amont, qui est évidemment un facteur qui fonde la légitimité d'une décision ultérieure. Peut-être 4 conditions de légitimité et d'efficacité.

- Débattre une opportunité – nous y sommes –, c'est être en amont de la décision. C'est un point absolument capital, parce que dans notre enquête TNS Sofres de tout à l'heure, je ne vous l'ai pas montré, mais trois quarts des Français considèrent que lorsqu'un débat public est organisé en France, la décision est déjà prise. Nous, à la CNDP, disons que lorsque la décision est déjà prise, nous ne faisons pas de débat public. Ce qui est nécessaire aujourd'hui plus que jamais, c'est de redonner confiance aux citoyens dans les décisions publiques. C'est vraiment un point qui est très important. Le débat public, c'est avant les décisions. Pour l'A31 bis, nous en sommes bien ici, puisqu'aucune décision n'est prise. Et il doit y avoir également des alternatives. C'est un point important. Les citoyens doivent pouvoir s'exprimer sur des alternatives, non pas sur une solution unique.
- Le deuxième élément est de mobiliser les publics les plus variés. Les réunions publiques sont importantes, comme ce soir, bien entendu. Mais le débat public ne se résume pas aux réunions publiques. Donc, il est nécessaire d'aller au-devant des citoyens, d'aller les trouver là où ils sont, parce qu'il faut mobiliser les jeunes qui ne sont peut-être pas extrêmement nombreux ici – mais c'est assez général dans les réunions publiques. Il faut aller chercher les jeunes parce que – j'y reviendrai peut-être tout à l'heure – c'est également les jeunes qui doivent s'exprimer sur ces grands projets d'équipement qui demandent un temps de réalisation long, trop long. Et également, faire en sorte que les publics les plus défavorisés puissent s'exprimer, ce qui n'est pas toujours le cas. M. MORIN en parlera tout à l'heure. Pour l'A31 bis, nous irons sur le terrain, où sont les citoyens pour qu'ils s'expriment.
- Ensuite, disposer d'une expertise complète. L'information intégrale, mais aussi contradictoire. C'est-à-dire que toutes les études qui ont été faites par le maître d'ouvrage doivent pouvoir être mises à la disposition du public. Il y a des études environnementales qui ne sont peut-être pas toutes dans le dossier, des études de trafic et autres, de perspectives, d'évolution, socio-économiques. Elles doivent être mises à disposition.
- Et préparer l'après-débat. Nous en reparlerons tout à l'heure.

Mais ce qui est très important, c'est que le débat public n'est pas l'enquête publique. Nous sommes en amont, nous sommes sur les principes.

Quelques mots très rapides sur la Commission nationale du débat public, qui est une institution qui est peu connue, que la plupart d'entre vous ne connaissent certainement pas. En deux mots, dire qu'elle a été créée par la loi Barnier en 1995. Donc, juste avant la signature par la France de la convention d'Aarhus. Puis, en 2002, c'est devenu une autorité administrative indépendante (indépendante du gouvernement). Cette institution est une instance collégiale de 25 membres. Il y a un président, deux vice-présidents, deux parlementaires, six élus dont deux représentent les régions, deux les départements et deux les villes – il y avait un élu de ce département il y a peu – un représentant de la Cour de cassation, de la Cour des comptes, du Conseil d'État, du tribunal administratif, deux associations environnementales, deux patronats, deux syndicats, deux usagers consommateurs et deux personnes qualifiées. Cette commission est saisie de tous les grands projets de plus de 300 millions d'euros, d'autoroutes, de TGV, de ports, d'aéroports, d'installations nucléaires, de traitement de déchets radioactifs, d'équipements industriels, d'équipements de canalisations de gaz, de transport d'électricité, etc. Pour



tous les projets de plus de 300 millions d'euros, le maître d'ouvrage doit nous saisir. Pour les projets compris entre 150 et 300 millions d'euros, le maître d'ouvrage doit publier le projet. Et donc, un certain nombre de personnes peuvent nous saisir, c'est-à-dire des parlementaires, une région, un département, une commune, un EPCI ou une association d'intérêt national. Voilà un peu comment ceci fonctionne. Lorsque nous sommes saisis, la Commission nationale peut décider de faire un débat public ou elle peut décider de demander au maître d'ouvrage de faire une constatation avec simplement un garant, quelqu'un qui est nommé par la CNDP, une personne unique qui s'assurera que les conditions du dialogue sont satisfaisantes.

Pour l'A31 bis, nous avons été saisis par le Secrétaire d'État chargé des transports en novembre 2014. Nous avons décidé en décembre d'organiser un débat public et avons désigné un président, M. Michel MORIN ici présent et une équipe de six personnes, je crois. La CNDP est sans doute une des très rares institutions qui a un personnel permanent extrêmement réduit – une dizaine de personnes – et qui s'appuie pour son activité permanente sur des personnes de la société civile. Donc, les membres de la Commission particulière du débat public sont des citoyens, que nous choisissons évidemment de manière diverse pour représenter les diverses sensibilités de la société civile pour conduire ce débat, parce que la CNDP, comme la Commission particulière, à la fin, ne donne pas d'avis sur les projets. C'est très différent d'une enquête publique. Nous sommes là pour faire en sorte que les citoyens soient informés, qu'ils aient des réponses à toutes les questions qu'ils posent. Mais à la fin, nous ne donnons pas d'avis. Nous pouvons donner des recommandations pour la suite éventuellement, mais nous ne donnons pas d'avis. Évidemment, ces membres signent une charte éthique et déontologique. C'est évidemment tout à fait important.

Également quelques éléments sur les valeurs de la Commission du débat public.

- Le premier est la transparence. C'est-à-dire que nous devons mettre à la disposition des citoyens toutes les informations concernant le projet. C'est un point important. C'est d'ailleurs la Commission nationale qui valide le dossier du maître d'ouvrage : nous nous assurons que le dossier du maître d'ouvrage soit compréhensible par l'ensemble des citoyens. C'est un point important. Nous avons tous vu des dossiers d'enquête publique un peu compliqués parfois et peu accessibles. J'espère que pour l'A31 bis nous avons réussi et que le dossier est compréhensible par tous.
- Le deuxième élément est que le débat est argumenté. C'est-à-dire que le débat public n'est ni un sondage ni un référendum. Ce sont des échanges d'arguments ou de controverses d'ailleurs – les controverses font partie du débat, bien entendu – et chacun doit pouvoir défendre son point de vue.
- Ensuite, l'égalité de traitement. Pendant le débat public, tout le monde a le même temps de parole.
- Enfin, neutralité, impartialité, indépendance. Je dis souvent que la CNDP est à équidistance des citoyens et du maître d'ouvrage. C'est vraiment important. Cette neutralité et l'impartialité sont le fondement même de notre action.

Ce débat va se tenir. M. MORIN vous en dira plus de manière concrète et pratique. Il durera un peu plus de trois mois. Ensuite, les textes disent que dans le délai de deux mois après la fin du débat public, la Commission particulière fait un compte-rendu de ce débat. Et moi, je dois rédiger un bilan du débat, qui est rendu public bien entendu. Ensuite, le maître d'ouvrage a trois mois pour décider de la suite qu'il donne à ce débat. C'est un point très important. Ce que je souhaite, c'est que le maître d'ouvrage puisse, de manière assez détaillée, expliciter ce qu'il a entendu pendant ce débat, en fonction de la décision qu'il prend. La décision peut être d'abandonner le projet, de le poursuivre dans telles ou telles conditions. Je crois que ce qui est particulièrement important – je parlais de confiance tout à l'heure, de redonner confiance au citoyen – un élément capital est évidemment que le maître d'ouvrage puisse, à la suite du débat, prendre des engagements sur ce qu'il a entendu pour faire en sorte que les citoyens puissent comprendre que ce débat a été utile et que leur voix a été entendue. C'est en tout cas le vœu que je forme en ouvrant ce débat de l'A31 bis, que je souhaite le plus riche possible. Et je souhaite que le plus grand nombre de personnes, ici et ailleurs, puisse s'y inscrire, débattre dans les conditions que M. Michel MORIN va vous présenter maintenant. Je vous remercie.



Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Quelques mots pour vous présenter concrètement les modalités de notre débat. Les principes, d'abord. Comme il a été dit, le débat public porte sur l'opportunité du projet, globalement, sur ses objectifs. Sont-ils pertinents ? Ne le sont-ils pas ? Y en a-t-il d'autres qui n'ont pas été pris en compte ? Et sur ces caractéristiques principales. Comme l'a dit le Président de la CNDP, il se déroule en amont de la décision du maître d'ouvrage. La CNDP anime le débat afin que vous ayez le maximum d'informations sur le projet et que vous puissiez exprimer vos avis, vos critiques, vos suggestions, vos propositions selon trois principes.

- La transparence des informations. Le Président en a parlé, notamment pour l'élaboration du dossier du maître d'ouvrage. Nous avons travaillé avec le maître d'ouvrage pour vérifier autant que nous pouvions qu'il y avait effectivement un dossier à la fois complet et compréhensible.
- L'équivalence des prises de parole. C'est effectivement propre au débat public, où tout citoyen, quel qu'il soit, s'exprime exactement dans les mêmes conditions, quelles que soient ses responsabilités, quel que soit son statut social ou socio-économique.
- Et enfin, l'argumentation des échanges. Il ne s'agit pas, dans le cas d'un vrai débat, de formules à l'emporte-pièce, mais d'argumenter des positions, d'argumenter des propositions.

Comme l'a dit le Président, je le répète, la Commission particulière est indépendante et n'a aucun lien avec le maître d'ouvrage ni avec aucune autre partie prenante du projet. Elle est neutre, c'est-à-dire qu'elle n'a pas d'avis sur le projet et qu'elle ne donnera pas d'avis sur le projet. Enfin, chacun de ses membres a signé une charte éthique et déontologique.

Le rôle du maître d'ouvrage. Le maître d'ouvrage est l'État, représenté par la DREAL Lorraine. Le maître d'ouvrage est donc chargé :

- De rédiger le dossier que vous avez trouvé à l'entrée de la salle, ainsi qu'une synthèse du projet, puisque le projet est très lourd et que la synthèse permet, en quelques pages, d'en avoir l'essentiel.
- De présenter le projet – c'est ce qui va être fait très rapidement.
- Et de répondre à vos questions.

Dans les trois mois suivant la parution du compte-rendu du débat public et du bilan de la CNDP, c'est-à-dire avant le 13 décembre, le maître d'ouvrage devra rendre une décision quant à l'avenir du projet. Sera-t-il fait ? Pas fait ? Abandonné ? Et s'il est fait, dans quelles conditions le sera-t-il ?

Le débat se déroulera du 15 avril au 13 juillet, trois mois de débat, 9 réunions publiques – celle-ci est la première, il y en aura une autre demain à Metz –, dont 4 réunions dites thématiques. Dans ces 4 réunions thématiques, nous parlerons de l'ensemble du projet, mais dans une partie de la réunion nous focaliserons sur un thème particulier. Suite aux entretiens préalables que les membres de la Commission ont eus, nous avons déterminé 4 thèmes :

- le thème du développement économique,
- le thème de l'offre alternative des réseaux de transport,
- le thème du mode de financement du projet,
- et le thème de l'environnement, à la fois l'environnement naturel, l'environnement humain puisqu'une partie de cette autoroute passe en milieu urbain et a donc des conséquences quotidiennes sur les personnes, et bien entendu l'environnement agricole, puisque notamment pour les tronçons neufs, il faudra bien utiliser des terres actuellement dédiées à l'agriculture.

Vous voyez deux ateliers thématiques. C'est-à-dire que sur deux sujets qui nous paraissent *a priori* importants – ils le sont tous, mais ceux-ci nous paraissent importants – nous avons prévu d'organiser deux ateliers avec une quarantaine de personnes qui seront volontaires. Dans les deux réunions, nous ferons un appel au volontariat pour que ces personnes réfléchissent entre elles et puissent donner des conclusions, quelles qu'elles soient, qui seront ensuite rendues dans une des réunions publiques de fin du débat. Outre ces réunions publiques, nous avons prévu ce que nous appelons des débats mobiles, c'est-à-dire que des membres de la Commission, accompagnés du maître d'ouvrage, se rendront dans des lieux très fréquentés : la gare de Thionville, je crois, le marché de Toul, la foire de Nancy et un grand centre commercial, sous réserve que nous ayons les autorisations nécessaires, pour rencontrer directement les personnes et échanger avec elles sur le projet et recueillir leurs avis ou suggestions. Notre Commission a une permanence à Metz, 9 ter rue Pasteur, et vous avez dans les



documents le numéro de téléphone. Enfin, nous avons une page Facebook et un compte Twitter, car si le débat a lieu directement avec des personnes, il a aussi lieu sur internet. Nous avons donc un site internet dédié, que vous voyez ici, dans lequel vous avez toutes les informations, les documents du maître d'ouvrage, les études, etc. Vous avez aussi l'actualité du débat. Vous y trouverez le verbatim des réunions et la synthèse de chacune des réunions, et le journal du débat, lorsque nous l'éditerons, vers la mi-mai. Vous avez également la possibilité de vous exprimer par un système de questions / réponses, étant entendu qu'à chaque question sera apportée une réponse par le maître d'ouvrage ou éventuellement par la Commission s'il s'agissait de questions uniquement sur le débat lui-même et pas sur le projet. Vous trouverez sur le site des espaces de discussion et des espaces pour émettre des points de vue, des contributions ou des cahiers d'acteur. Enfin, certaines réunions publiques seront retransmises en direct sur internet. C'est le cas de la réunion de ce soir.

Puisque je parlais d'internet, je m'adresse là aux internautes. Vous pouvez poser des questions par Twitter. Elles nous arriveront. De toute façon, il y sera répondu sur le site. Mais certaines d'entre elles pourront être posées en direct ici.

Pour poursuivre notre réunion, je vous propose en quelques minutes de savoir si vous avez des questions à poser sur le débat, uniquement sur le débat, pas sur le projet. Avez-vous des questions à poser sur le débat, notamment après l'exposé du Président LEYRIT ?

Un intervenant

On connaît toutes vos histoires, vos débats. Cela fait déjà presque une heure que vous avez la parole. Attendez, nous vous avons écouté. Ce sont d'abord les gens qui auraient dû avoir la parole, et après, vous, à la fin, si vous avez encore de la place. Parce que si chacun d'ici intervient aussi longtemps que vous trois, à 2 heures du matin nous n'aurons pas terminé. Mais on va nous demander de réduire notre temps de parole. En plus, il y a une association qui se bat depuis 20 ans contre votre projet.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Mais ils auront la parole très prochainement. Bien, est-ce qu'il y a d'autres questions sur le débat ou une précision à demander ?

Luc FERRETTI, syndicaliste

Le débat est effectivement important, mais il faudrait aussi que les personnes se rendent compte qu'il ne suffit pas de débattre et de donner la parole aux personnes pour qu'elles puissent être entendues. Après, effectivement, la liberté existe encore en France. Mais je pense que la manière de manipuler un débat, certaines institutions ou organismes institutionnels ou politiques savent faire. Et le problème, effectivement, comme le disait Monsieur, c'est de laisser la population débattre sur les enjeux qui leur semblent importants. Et apparemment, j'ai déjà un peu un doute. Le maître d'ouvrage en attend de notre part d'être de bons citoyens qui ont, je dirais, une bonne fourrure comme les moutons et qui suivent le berger. Mais je pense que les moutons ne seront pas aussi zélés que l'on voudrait bien qu'ils soient.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Je vous remercie. C'est exactement l'objet du débat justement. C'est que vous puissiez vous exprimer devant le maître d'ouvrage et poser des questions, pour qu'ensuite le maître d'ouvrage puisse tenir compte de ce que vous avez dit. Madame ?

Marie-Josiane HANNE

Ce projet, cela fait longtemps que nous en parlons. Mais enfin, nous voyons une réalisation qui semble être poussée encore dans 10 ans. En étant bons citoyens, il faut savoir partager aussi, car il faut bien se rendre compte d'une chose, que l'utilisation de l'A31 rend la vie absolument infernale et impossible pour tous les riverains. C'est vraiment devenu... cela joue sur la santé des personnes.



Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Merci Madame. Mais là, vous entrez déjà dans le débat. Nous allons donc passer au projet lui-même dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par l'État. Et je donne la parole à M. le Préfet de la région Lorraine.

Nacer MEDDAH, Préfet de la région Lorraine

Rassurez-vous, je ne vais pas m'exprimer longtemps. J'ai bien entendu le message et vous avez eu raison de le rappeler : c'est d'abord un débat public, c'est d'abord le moment où vous avez la parole, où vous devez vous exprimer. Je voudrais simplement dire – ce sera très bref – sans protocole, qu'il y a eu deux projets autoroutiers qui ont été retenus, après qu'une Commission ait été instaurée par l'État, Commission mobilité 21. Un lourd travail a été fait. Deux projets ont été retenus comme prioritaires en matière autoroutière, dont celui de l'A31. C'est donc une opportunité exceptionnelle pour la région Lorraine d'avoir pu être retenue. Maintenant, c'est le moment du débat public. Ici, tous les Lorrains, moi qui suis en Lorraine depuis 3 ans et qui connaissais très mal la Lorraine, nous prenons vite la mesure de l'importance de cette colonne vertébrale routière qui structure la région, qui structure l'économie et qui concerne la vie quotidienne de nombreux Lorrains. Et je ne pense pas qu'aux seuls travailleurs transfrontaliers. Donc, saisissez-vous de l'opportunité de ce débat public pour exprimer tout ce que vous avez envie de dire, mais ayez également à l'esprit que c'est une opportunité qu'il ne faut pas laisser passer, que c'est un sujet d'intérêt vital et que pour le développement de la Lorraine, dans toutes ses dimensions, c'est quelque chose de déterminant. Voilà tout ce que je tenais à dire en introduction. Merci. Et je suis ravi de pouvoir participer à ce lancement de ce débat public, ici à Nancy. Merci à vous.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Merci M. le Préfet de région. La parole est maintenant au maître d'ouvrage, c'est-à-dire à la DREAL, pour une présentation du projet.

Yann LETROUBLON, chef de projet DREAL Lorraine

Merci M. le Président. Je vous présenterai le projet A31 bis d'une manière assez rapide, justement pour pouvoir ensuite libérer la parole et répondre à l'ensemble de vos questions. Le dossier du maître d'ouvrage vous a été donné à l'entrée. Vous aurez donc l'ensemble des développements des thématiques que j'aborderai.

Je commence par vous décrire très rapidement la situation actuelle et donc les raisons d'être du projet. Et j'aborderai également les autres modes de transport pour voir comment ils répondent aux besoins en déplacement dans le sillon lorrain. Ensuite, je décrirai le projet A31 bis en présentant ses objectifs, ses principes de conception, ses modalités de réalisation, et enfin les effets qui en sont attendus sur le territoire et bien évidemment pour les usagers.

Pour bien comprendre les raisons d'être du projet, très rapidement, je vous rappelle quelques spécificités du sillon lorrain. La première est que le sillon lorrain est situé au cœur d'un corridor de déplacement européen, orienté nord-sud, qui relie les Pays-Bas, l'Allemagne de l'Ouest et la Méditerranée. Donc, forcément, cela implique des volumes de marchandise en transit très importants dans le sillon. La deuxième spécificité est la structure de la région, car au cœur du sillon il y a tout de même beaucoup d'agglomérations importantes qui génèrent d'importants déplacements et donc des trafics locaux très élevés. Enfin, il y a la proximité du Grand-Duché de Luxembourg, qui justement a une forte influence sur l'économie du nord de la région. Avec les mouvements de travailleurs transfrontaliers, les échanges sont importants pour aller jusqu'aux zones d'emploi du Grand-Duché. D'ailleurs, pour illustrer cette influence croissante, le trafic routier sur le nord de Thionville a augmenté de près de 60 % ces 15 dernières années. D'une manière plus générale, la carte présentée met en évidence ce que vous constatez sans doute, c'est que l'A31, sur l'ensemble de son itinéraire, supporte un trafic très élevé. Cela va de volumes de 80 000 jusqu'à 96 000 véhicules par jour, ce qui est considérable même pour une autoroute. À titre d'exemple, l'autoroute A7 au sud de Lyon, que tout le monde connaît un peu, sur une section à 2 x 3 voies, supporte un trafic de 60 000 à 80 000 véhicules par jour, ce qui est inférieur aux chiffres que je viens de vous donner.



L'autre caractéristique est que le trafic poids lourds sur l'A31 est très élevé. En moyenne, sur l'ensemble du sillon, environ 10 000 poids lourds circulent quotidiennement. Et sur ces 10 000 poids lourds, 55 % sont en transit. Cela veut tout de même dire que près d'un poids lourd sur deux a une raison économique régionale d'être dans le sillon, que ce soit pour des liaisons locales comme entre Metz et Nancy ou des liaisons d'échange, c'est-à-dire qu'il y a un point de chargement ou un point de livraison dans le sillon pour ensuite rejoindre une autre ville, par exemple Paris ou Dijon. Pour le trafic de véhicules particuliers, comme je vous le disais tout à l'heure, c'est essentiellement un trafic local. Avec néanmoins un trafic d'échange plus important, forcément, au nord, avec les liaisons transfrontalières avec le Luxembourg.

Ce trafic qui est très élevé et qui mélange différents usages fait que les conditions de circulation sur l'A31 – je pense que je ne vous l'apprends pas – sont difficiles. La carte présentée ici met en évidence ces conditions. Pour l'illustrer, cela va du vert (conditions fluides) jusqu'au rouge (fortement dégradé). Vous constatez qu'aujourd'hui les conditions sont denses sur la plupart de l'itinéraire, donc avec des bouchons récurrents, avec des ralentissements, avec des remontées de files aux échangeurs. Ces conditions difficiles entraînent une instabilité de l'infrastructure, qui se traduit par le fait que le moindre incident – pas forcément grave, par exemple un accrochage léger – entraîne nécessairement des ralentissements, voire des bouchons. Ces conditions en plus difficiles donnent un sentiment d'insécurité forte pour la plupart des usagers qui l'utilisent. Cette insécurité, d'ailleurs, lorsque nous regardons les accidents sur l'A31, montre une gravité plus élevée que sur les autres autoroutes françaises : 6 accidents corporels sont qualifiés de graves dans le sillon contre 4 en moyenne au niveau national.

Si nous projetons ces conditions de circulation que nous connaissons aujourd'hui, en 2013, sur les 15 prochaines années, nous constatons que celles-ci continuent de se dégrader. Sur l'ensemble de l'itinéraire, des conditions difficiles, voire saturées sur les portions en rouge. Nous imaginons aisément les difficultés que cela peut représenter quand nous constatons déjà aujourd'hui la gêne que nous pouvons avoir sur l'autoroute.

Pour répondre aux besoins de déplacement dans le sillon lorrain, la Lorraine a d'autres atouts qu'une infrastructure autoroutière. Il y a par exemple la Moselle, qui est navigable à grand gabarit du nord de la région jusqu'à l'ouest de Nancy. Il y a également la voie ferrée, orientée nord – sud. En ce qui concerne le transport de voyageurs, plus concernés par la voie ferrée, l'offre a déjà augmenté de manière très significative ces 10 dernières années. Cette augmentation se poursuit encore avec la mise en place de ce que nous appelons le cadencement. Pour faire simple, le cadencement, vu depuis les usagers, c'est une lisibilité meilleure des services et des correspondances facilitées puisque les trains aux mêmes destinations auront des horaires fixes et réguliers. Par exemple, 7 h 20, 8 h 20, 9 h 20 pour faire Metz – Nancy. Ce cadencement permet en plus de libérer un peu d'espace pour avoir des trains supplémentaires, que ce soit pour les voyageurs ou pour le fret. À titre d'exemple, sur la section où la demande est la plus forte, entre Metz et le Luxembourg, aux heures de pointe il pourrait y avoir un à deux trains supplémentaires, ce qui équivaut environ à 4 000 places de plus sur l'ensemble de la période de pointe, à comparer aux 10 000 places offertes aujourd'hui, soit une augmentation très significative. En cas d'augmentation sur le plus long terme de la demande sur le mode ferré, les études montrent que la capacité du réseau ferroviaire est suffisante. Cela nécessite par contre des investissements coûteux en nouveau matériel plus capacitaire, donc des trains plus longs et bien sûr des travaux importants pour permettre leur circulation.

Pour le fret, la région Lorraine utilise déjà les modes dits alternatifs à la route : la voie d'eau et la voie ferrée. À titre d'exemple, aujourd'hui, en volumes transportés, c'est vraiment une approximation, mais nous pouvons considérer que sur la voie d'eau il y a environ quotidiennement un équivalent de 1 000 poids lourds sur la Moselle, et 1 500 poids lourds sur la voie ferrée. Ces modes (fluvial et ferré) sont en plus en cours de développement. Par exemple, l'autoroute ferroviaire qui relie le Luxembourg à la Méditerranée, que nous appelons Bettembourg – le Boulou, utilise le corridor dont je vous parlais tout à l'heure. Elle passera de 4 allers-retours par jour à 6 à moyen terme. Le principe d'une autoroute ferroviaire est de prendre les remorques des camions et les charger sur le train pour éviter qu'ils roulent sur les autoroutes routières. Il y a également le développement des plateformes multimodales, où justement les trois modes sont utilisés (la voie d'eau, la voie ferrée et la voie routière). Sur ces plateformes arrivent des marchandises de manière massifiée, soit sur péniche, soit sur train, pour ensuite être chargées sur les camions pour les dessertes finales. Le développement de ces différents modes alternatifs à la route permet, avec des hypothèses très maximalistes, d'imaginer en 2030 une augmentation du volume transporté qui équivaudrait à environ 1 000 poids lourds par jour. C'est une économie réalisée sur le trafic routier sur l'A31. Par contre, il faut tout de même relativiser ces 1 000 poids lourds aux 10 000 qui circulent aujourd'hui sur l'autoroute. Ces 10 000 auront en plus tendance à augmenter dans les années à venir.



Pour conclure sur les autres modes de transport, j'insiste vraiment sur le fait que la région Lorraine est déjà une des régions françaises les plus multimodales. Je l'illustre encore par l'exemple suivant : la gare de triage de Woippy est la première gare de triage française. Le port de Metz est le premier port fluvial pour les céréales. En plus, ces modes portent des projets ambitieux et qui permettront un report de la route justement vers la voie d'eau et la voie ferrée. Par contre, la réponse de ces projets à la saturation de l'A31 reste partielle. C'est pourquoi l'État, maître d'ouvrage, propose un aménagement autoroutier pour répondre aux besoins en déplacement des Lorrains et au développement économique du sillon.

D'où le projet A31 bis que je vous décris maintenant. Ses objectifs.

- D'une part, réduire la congestion sur l'A31.
- Ensuite, second objectif, améliorer la sécurité des usagers et également des agents qui interviennent sur la chaussée, parce qu'avec des trafics aussi élevés, c'est très dangereux pour eux d'intervenir.
- Et enfin, accompagner le développement économique dans le sillon lorrain, en améliorant la desserte du territoire.

Les principes qui ont guidé le projet sont ceux de réaliser un itinéraire global de 115 km, qui dessert la Lorraine du nord au sud. Sur ces 115 km, il y a environ 90 km d'aménagement. Le principe retenu est, en priorité, d'élargir l'autoroute actuelle à 2 x 3 voies, là où c'est envisageable, ce qui permet de limiter les impacts sur l'environnement et en plus de remettre à niveau l'autoroute actuelle du point de vue environnemental en lui redonnant davantage de capacités. Ces remises à niveau concernent des protections phoniques, l'amélioration de l'assainissement, le rétablissement des continuités écologiques par exemple. Et lorsque cet élargissement n'est pas envisageable, à ce moment-là, c'est la construction de nouveaux tronçons à 2 x 2 voies en veillant bien sûr à limiter les effets sur l'environnement. L'environnement humain bien évidemment, l'environnement agricole aussi et l'environnement naturel. Voici pour les principes généraux qui ont guidé l'élaboration du projet.

Je vous présente maintenant de manière un peu plus détaillée. Les couleurs bleues représentent les aménagements sur place, donc l'élargissement à 2 x 3 voies. Et la couleur verte représente les tracés neufs. Du sud vers le nord, la première section que je vous détaille est celle qui relie Gye à Dieulouard, en tracé neuf, ce qui permet que le trafic de transit évite l'agglomération de Nancy et donc redonne des conditions de circulation plus fluides entre Toul et Nancy et dans la traversée de Nancy. Les 5 alternatives de tracés proposés sur cette section combinent soit des tracés neufs, soit des aménagements. Les deux tracés neufs concernent un passage à l'ouest de Toul et l'autre à l'est. Et les trois autres concernant un aménagement sur place de l'A31 avec des tracés neufs ensuite pour rejoindre Dieulouard. Les enjeux sur ces secteurs sont prépondérants au niveau humain, puisque c'est un secteur urbanisé. Il y aura des protections à prévoir au niveau du bruit par exemple. Mais ce sera surtout au niveau du choix des tracés qu'il faudra éviter au maximum les incidences. Il y a aussi des enjeux agricoles, mais qui sont plus ou moins significatifs en fonction des options de passage. Il y a également des enjeux environnementaux, car nous nous situons dans des sites emblématiques au niveau du paysage et sur des milieux naturels de grande valeur.

La seconde section concerne l'élargissement à 2 x 3 voies entre Nancy et Metz. Donc, plus précisément entre Bouxières et Fey. L'élargissement se fait par l'intérieur, puisque le terre-plein central de l'autoroute actuel a la place suffisante pour rajouter les 2 voies, donc avec des incidences sur l'environnement beaucoup plus limitées et qui, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, permettent en plus d'améliorer la situation actuelle pour l'A31. Arrivé au niveau de Fey, au sud de Metz, le trafic de transit poids lourds sera alors orienté sur la rocade de Metz pour rejoindre ensuite l'A4 qui sera elle aussi élargie à 2 x 3 voies. Là, c'est la portion sous concession Sanef. L'élargissement est prévu dans leur contrat de concession, mais le financement n'est pas inclus dans le projet A31 bis. L'itinéraire suit ensuite la liaison entre Hauconcourt et Richemont, qui est déjà en 2 x 3 voies, donc qui possède la capacité suffisante, pour ensuite prévoir l'élargissement de l'A30 à 2 x 3 voies et la réalisation d'un tronçon neuf de 5 km pour rejoindre l'A31. Dans ce secteur urbanisé, il y a des enjeux prépondérants également pour le bruit. C'est pour cela que des mesures importantes de réduction des impacts seront proposées, comme la mise en place d'une tranchée couverte.

La dernière section enfin consiste à élargir l'A31 existante jusqu'à la frontière luxembourgeoise, toujours à 2 x 3 voies. Sur ce secteur, la place n'est pas suffisante au niveau du terre-plein central pour faire l'élargissement. Il se ferait par l'extérieur, avec une consommation de quelques mètres sur du foncier essentiellement agricole dans ce secteur, mais sans détruire les parcelles, puisque ce serait vraiment le long du linéaire de l'emprise autoroutière de l'A31. À noter sur cette section nord une étude conjointe entre l'État et le Grand-Duché de Luxembourg pour étudier la faisabilité d'une exploitation de l'infrastructure qui vise justement à favoriser le covoiturage et les transports en commun.



Pour maintenant parler des modalités de réalisation, ce projet de 115 km a un coût global estimé entre 1,1 à 1,4 milliard d'euros, en fonction des différentes options de passage. Ce projet a un enjeu fort lié à sa réalisation, pour qu'elle soit faite avant la saturation totale de l'autoroute existante, avec des modalités de financement qui restent à définir. D'une part, en étant adaptées aux contraintes budgétaires publiques, parce que la puissance publique, pour réunir les montants nécessaires aux travaux, doit le faire sur des dotations annuelles – cela peut prendre du temps si le montant est important – et d'autre part, aux possibilités de contribution des usagers, parce qu'un concessionnaire empruntera tout de suite la somme, réalisera les travaux et remboursera ensuite l'investissement sur les péages des usagers.

C'est pourquoi trois scénarios ont été étudiés et combinent ces deux modes de financement. Le premier que nous avons appelé « concession réduite » envisage la mise à péage de la section entre Toul et Dieulouard, le reste des aménagements étant gratuit. La contribution publique pour ce scénario s'élève à environ 900 millions d'euros. Au rythme des dotations actuelles, la mise en service de l'ensemble de l'itinéraire serait envisagée plus de 20 ans après la déclaration d'utilité du projet. Le deuxième scénario, que nous avons appelé « concession étendue » consiste à mettre à péage l'ensemble des aménagements à l'exception de l'élargissement de l'A30. Là, la contribution publique est estimée à environ 300 millions d'euros avec une mise en service de l'ensemble de l'itinéraire 6 ans après la déclaration d'utilité publique. Enfin, le troisième scénario appelé « concession partielle » représente un mix entre les deux précédents, à savoir la section du sud entre Toul et Dieulouard soumise à péage, celle du nord également, et la section centrale entre Nancy et Metz sans péage. Dans ce cas, la contribution publique est estimée à environ 500 millions d'euros, ce qui permet d'envisager une mise en service de l'ensemble de l'itinéraire – je parle bien toujours de l'ensemble de l'itinéraire, cela veut dire que des sections pourraient être mises en service avant – 10 ans après la déclaration d'utilité publique du projet. Ces trois scénarios de financement montrent clairement les enjeux quant aux équilibres à trouver entre la participation de l'utilisateur et la contribution publique.

Les effets attendus de ce projet A31 bis sont une amélioration des conditions de circulation, avec une diminution de la congestion sur l'ensemble de l'axe et une fiabilisation des temps de parcours pour les usagers. Pour rappel, les conditions de circulation qui ont été projetées en 2030 sans la réalisation du projet, sur la plupart de l'itinéraire, étaient dégradées, voire saturées sur certaines sections. Avec le projet, les conditions s'améliorent nettement et nous retrouvons une fluidité sur la plupart de l'itinéraire.

Les bénéfices que nous attendons avec la mise en service de l'ensemble du projet sont donc une fluidité des déplacements améliorée, avec des temps de parcours fiabilisés ; un niveau de sécurité plus important, que ce soit pour l'utilisateur ou pour les agents d'exploitation ; également, une remise à niveau environnementale des sections élargies ; et enfin un niveau de desserte du territoire renforcé, ce qui participe à l'attractivité du sillon lorrain.

Pour terminer cette présentation, je voudrais juste préciser que cette étape du débat ouvre un processus de concertation sur la durée. Tout d'abord, à l'issue du débat, la ministre en charge des transports décidera des suites à donner au projet en fonction de ce qui aura été dit lors de nos échanges. Ensuite, sur la base de cette décision, le maître d'ouvrage poursuivra les études et les démarches de consultation et de concertation jusqu'à l'enquête publique. Je vous remercie pour votre attention.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Je vous remercie de cette présentation. Nous allons mettre le diaporama sur le site. Vous pourrez éventuellement le revoir. Vous avez également le projet total. Normalement, les réunions débat public durent 3 heures, de 19 h à 22 h. En principe, nous arrêterons à 22 h. Mais comme c'est une réunion d'ouverture, nous pouvons prolonger s'il y a encore beaucoup de questions qui se posent après 22 h. chacun doit pouvoir parler à son tour.

Ce que je demande à chacun, à chaque prise de parole, c'est d'abord de se présenter, car nous faisons un verbatim que vous retrouverez sur internet. Et bien évidemment, il faut que nous puissions avoir le nom des personnes qui prennent la parole. La deuxième chose est que vous pouvez soit poser une question, soit donner un avis ou faire une proposition. La règle de base est que les questions doivent être courtes. Je vous propose environ 1 minute pour poser une question. Par contre, s'il s'agit de donner un avis, disons 3 minutes environ. Si je vous demande de respecter ces temps de parole, c'est pour que justement chacun puisse s'exprimer dans les mêmes conditions. Puis, je rappelle que les internautes peuvent poser des questions en direct sur Twitter.



Dernier point. Nous prenons des photos dans les débats. Si jamais vous souhaitez que la photo sur laquelle vous vous trouveriez ne paraisse pas, merci de le dire au secrétariat de la commission en fin de séance, de façon à ce que nous le sachions. J'engage donc le débat. Monsieur ?

Severin LAMOTTE, Conseiller municipal, Champigneulles

Je me présente. Séverin LAMOTTE, je suis conseiller municipal à la ville de Champigneulles, également président des jeunes démocrates 54. Je vous remercie pour votre présentation très lisible et votre travail d'ailleurs assez bien fait. Les questions que je me pose... Je vois le but de votre démarche, je pense que vous êtes dans une démarche positive, mais par rapport à Champigneulles, Frouard, Pompey, nous voyons que cette autoroute défigure complètement nos villes. Je m'exprime pour Champigneulles, mais également pour les collègues d'autres villes. C'est vrai que cette autoroute à Champigneulles, pour être plus particulier, nous découpe en deux. Qu'avez-vous prévu par rapport à cela ? Sur votre plan, je ne vois pas franchement d'amélioration par rapport à cela. C'est vrai que c'est une nuisance pour nous, habitants de Champigneulles. J'attends vos réponses par rapport à cela. Merci.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

M. MEUNIER ?

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL Lorraine

Les analyses que nous avons conduites aujourd'hui montrent qu'une fois réalisé le barreau Gye – Dieulouard qui permet de capter les trafics de transit, nous libérons des capacités de transit sur Nancy sans qu'il y ait besoin d'élargir la section qui est déjà à 2 x 3 voies. Comme cela a été dit, sur les sections existantes, l'objectif est d'accélérer la requalification environnementale de l'ouvrage, l'assainissement, le rétablissement des quantités écologiques – ce qui n'est peut-être pas la question sur Champigneulles – et de résorber les points noirs là où ils existent... Par contre, après, nous sommes dans un relief contraint, une infrastructure contrainte, conservant un trafic important et la faible possibilité à requalifier la voirie existante..

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Merci. Monsieur

Benjamin CLAUDON

Bonsoir. Benjamin CLAUDON. Je suis étudiant, un des jeunes qui vient en réunion publique, ce qui ravira M. le Président, je pense. J'habite le long du tracé Gye – Dieulouard sur vous avez évoqué tout à l'heure. Il y a quelques semaines, j'étais encore en campagne avec Catherine GUENSER et Olivier JACQUIN que vous devez connaître puisqu'il était membre de votre Commission avant de la quitter. Nous nous sommes intéressés à toutes ces questions à l'occasion de la campagne. Nous avons pris cette problématique à bras le corps. Et nous sommes allés à plusieurs réunions, nous en avons organisées sur ce sujet pour un peu prendre la température du territoire dans ce domaine. Vous vous en doutez, c'est une problématique qui pose problème pour les habitants, mais c'est plus ou moins toujours le cas. D'une part, je m'interroge sur l'opportunité de ce segment. Vous savez que sur le trajet Toul – Nancy, effectivement il y a un besoin de déboucher cette autoroute. Le problème est que les bouchons sont essentiellement dus aux personnes qui vont travailler sur Nancy. Le reste de la journée, il n'y a aucun problème, nous circulons facilement. Et donc, je m'interroge un peu sur le fait de ne pas passer ce segment en 2 x 3 voies. Mes plus grosses interrogations portent vraiment sur le tracé Toul – Dieulouard.

Dans un premier temps, vous l'avez dit, c'est *a priori* dans tous les projets un segment qui sera concédé et donc forcément payant. Il devrait longer, si je ne me trompe pas, la départementale 611 qui existe déjà à cet endroit. Je m'interroge. D'une part, à titre personnel, j'aimerais connaître le coût total du barreau Toul – Dieulouard, non pas en coût au kilomètre, mais vraiment le coût total et donc savoir en quoi il serait plus avantageux qu'une réhabilitation de l'A31 existante, outre le fait que ce soit plus court, puisque la vraie question que je me pose est : à partir du moment où nous avons une autoroute payante et une autoroute gratuite à côté, est-ce que les personnes ne seraient pas tentées de se dire : « Je fais quelques kilomètres en plus et je ne paye pas le péage » ? Je finirai là-dessus. Quels éléments précis avez-vous, quelles études, quels



chiffres qui démontrent effectivement que ce tronçon est plus avantageux pour les personnes et pour les transports commerciaux ?

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Il y a donc trois questions, si j'ai bien compris. Mme la Directrice de la DREAL ?

Emmanuelle GAY, Directrice de la DREAL de Lorraine

Bonjour et merci pour votre question. Quelques éléments de réponse. Le premier sur le point sur lequel vous êtes revenu : est-ce que les personnes prendront vraiment cette section alors qu'elle est payante, même si elle fait gagner du temps ? Vous avez effectivement un peu donné la réponse en posant la question. Ce segment fait effectivement énormément gagner de temps et du coup toutes les études de trafic basées sur le gain de temps montrent qu'il y a un très bon report de trafic sur ce segment, même en concession. Il est estimé à environ 18 000 véhicules/jour, dont plus de 5 000 poids lourds. Les éléments là-dessus confirment que ce report fonctionne bien. Ceci est un premier élément de réponse sur l'opportunité de ce tracé et sur son fonctionnement. Cela décharge évidemment d'autant la circulation entre Toul et Nancy, et par rapport à la problématique de congestion que vous évoquiez, cela permet effectivement d'alléger et de résoudre cette problématique sur cette partie-là. Par ailleurs, sur ce qui peut être fait entre Toul, Nancy, etc., les éléments de contraintes physiques ont été rappelés tout à l'heure par Samuel MEUNIER. Ils ne permettent pas, du coup, de donner sur place des capacités supplémentaires d'où, là aussi, le choix de ce barreau simplement entre Toul et Dieulouard.

Pour terminer ensuite sur les éléments de coûts spécifiques, vous l'avez vu, la présentation du projet qui est faite est globale parce que c'est vraiment un fonctionnement global avec des enjeux de transit conséquents sur l'ensemble du tracé, avec un fonctionnement qui marche dans son ensemble. Comme vous l'avez vu, les présentations qui ont été faites sur l'allègement de la congestion qui résulte du projet sont faites sur la base d'un fonctionnement global, comme un système qui doit fonctionner dans son intégralité. C'est pour cela qu'aux étapes d'études auxquelles nous sommes aujourd'hui, les éléments de coût qui sont présentés le sont globalement. C'est ultérieurement, dans le cadre d'études plus fines, que les éléments de coût sont plus affinés, section par section, aussi en fonction des éléments de choix de tracés plus fins.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Je crois qu'il y a une question là-bas. M. le Député ?

Dominique POTIER, Député de Toul

Merci beaucoup. J'ai participé à de nombreux débats autour de ces questions. Il me semble que le débat public serait plus éclairant et progresserait plus loin – j'attends notamment l'étape de Toul où nous serons très nombreux présents, je pourrai m'exprimer et écouter plus longuement – si nous répondions aux deux questions suivantes. Imaginons un État qui mette entre 1 et 2 milliards pour optimiser toute la multimodalité et trouver des alternatives à la saturation du faisceau routier, y compris des aménagements de temps et d'horaires dans le domicile – travail. Est-ce que cette hypothèse-là a été posée d'un investissement public qui nous permette de passer cette période entre l'après-pétrole et maintenant, qu'il faut effectivement gérer ? Est-ce qu'un investissement équivalent permettrait de trouver des solutions alternatives ?

La deuxième question est que dans tous les débats et toutes les approches que nous avons eus en amont, il nous semble que le passage par Nancy au [mot incompris] de Frouard est trop vite évacué, alors que nous savons que sur le massif de Haye, des compromis intelligents ont été trouvés, y compris avec l'univers des environnementalistes pour réserver des portions limitées, mais suffisantes de forêt, afin d'aménager en 2 x 3 voies le passage du massif de Haye. Est-ce que vraiment, au droit de Nancy, des aménagements qualitatifs, certes coûteux, mais somme toute, peut-être moins qu'un barreau, permettraient de trouver des solutions ?

Enfin, sur le barreau, s'il doit exister en final, parce que ce sera la décision commune, nous serons extrêmement attentifs localement à la recherche de solutions innovantes, y compris dans les modes de financement des tracés et évidemment dans les solutions originales qui permettent de combiner les différents trafics. Mais d'abord la planète et les solutions globales. Ensuite, l'hypothèse nancéienne. Et enfin, si atterrissage malgré tout sur notre territoire, les solutions les moins traumatisantes. C'est en tout cas la démarche que je propose pour que nous rentrions dans ce débat de façon positive et lucide. Merci.



Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Merci pour ces questions.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL Lorraine

La première question que vous posez est relative finalement aux alternatives qui pourraient être trouvées à la réalisation du projet et avec des financements équivalents. Comme cela a été précisé aujourd'hui, nous avons une région qui est déjà fortement multimodale. Dans les dernières années, l'État et ses partenaires ont investi. Nous l'avons présenté très rapidement. Il y a eu l'amélioration de l'offre TER, il y a eu des investissements sur le mode fluvial, sur le développement de la Moselle à grand gabarit. Il y a eu des développements sur le ferroviaire, des travaux qui se poursuivront très rapidement, du travail sur les nœuds qui permettra de libérer de la capacité pour des TER, qui permettront de l'offre de sillon pour du fret. Il y a des travaux sur les plateformes multimodales pour essayer de capter toujours plus de trafic par la voie fluviale. Ce que nous avons fait, c'est justement d'essayer de pousser au bout ces perspectives pour voir ce que cela libère sur le projet. Et lorsque nous avons pris des scénarios volontaristes par exemple, sur le mode ferroviaire, nous avons pris des hypothèses qui prennent en compte un différentiel croissant entre le coût de la voiture et le coût du ferroviaire. Nous avons pris des hypothèses de relocalisation des habitants plus proches des gares ou autres. Ce que nous avons constaté, c'est que le report – ce sont les chiffres qui étaient cités tout à l'heure – lorsque nous sommes au nord, par exemple sur la section la plus utilisée, est d'à peu près 10 000 véhicules. Lorsque nous regardons le multimodal, le fret, nous arrivons à l'équivalent de 1 000 PL. Nous l'avons regardé. Et lorsque nous cumulons les coûts sur ces projets, je pense que lorsque nous voyons les montants qui sont investis par la région en matériel roulant pour créer justement de l'offre supplémentaire, les investissements qui seront faits entre l'État, la région, SNCF Réseau sur les nœuds, nous arrivons à des montants qui, lorsque nous les cumulons, sont tout à fait comparables.

Quelqu'un citait tout à l'heure le fait que dans la région, en matériel roulant, sur ces dernières années, plus de 400 millions d'euros ont été investis. Nous avons bien poussé tous ces autres modes et le constat que nous faisons est que cela ne répond pas à tous les besoins parce qu'il y a aussi une réalité, qui est que nous avons des besoins sur le territoire d'usages divers. Nous avons certes du transit, nous avons certes du domicile – travail, mais nous constatons qu'il y a une diffusion de ces déplacements. Et rien que pour avoir une idée, aujourd'hui, le domicile – travail ne représente plus que 20 % des déplacements. Il y a également tous les déplacements pour les loisirs, pour l'accès à l'offre de soins, pour le relationnel, etc. Tout cela fait que nous avons regardé ce qui pouvait être fait sur les autres modes et nous constatons que cela ne répond pas à tout. En même temps, je tiens à préciser qu'il n'y a pas une opposition entre notre projet et les autres modes, parce que dans la période qui vient, sur le CPER ou autre, nous continuerons en tant qu'État à accompagner et à investir sur ces autres modes. Il n'y a donc pas d'opposition entre les deux.

Après, vous dites : « Nous avons regardé très rapidement ce qui se passe au niveau de Nancy ». Comme nous l'avons dit tout à l'heure, est-ce que nous pourrions élargir à 2 x 3 voies entre Toul, jusqu'à Nancy ? Est-ce que ce serait suffisant ? Je dirais que jusqu'à l'échangeur origine, ce serait sans doute réalisable. Après, le problème est que l'échangeur origine, il faudrait totalement reconfigurer dans un environnement contraint et au niveau de l'accès ville, nous avons des contraintes très fortes. Vous les connaissez en termes de relief. Nous avons de l'habitat en proximité très forte, avec des à pic et des reliefs qui ne sont pas gérables. En termes de coût et de faisabilité, je dirais qu'il y a eu des concertations dans le passé et il ressort assez évidemment que nous ne pouvons pas réaliser cet aménagement sur place techniquement et à des coûts acceptables, et que l'alternative qui a été exposée par Emmanuelle GAY précédemment, en essayant de capter un trafic de transit qui libère sur Nancy, est la meilleure solution à un coût le plus acceptable.

J'espère avoir répondu.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Monsieur, près de la rangée. Ensuite, Monsieur, Monsieur et Monsieur.

Pierre AIMOND, ancien adjoint au Maire, mairie de Bouxières-aux-Dames

Je suis Pierre AIMOND, adjoint au maire à l'environnement pendant plusieurs mandats à Bouxières-aux-Dames, où j'habite depuis 1965. Avec l'administration de l'équipement et au sein de l'intercommunalité du bassin de Pompey, nous avons agi en vue de limiter les nuisances du trafic, en particulier en obtenant l'amélioration de la qualité du revêtement. Néanmoins, en raison de la topographie du secteur, Bouxières, situé en hauteur – c'est un très beau village évidemment, tout le monde le



sait – perçoit de plein fouet, comme d’autres, les décibels. Et avec l’afflux des touristes européens dès les mois du printemps ou de l’été, c’est ressenti difficilement par la population qui bénéficie par ailleurs – reconnaissons-le – de la liaison idéale avec Nancy. À mon humble avis, qui n’a pas changé depuis des années, et je l’avais déjà exprimé il y a quelques dizaines d’années lors de débats antérieurs qui n’ont servi à rien, hélas, l’urgence est de réaliser le barreau Gye – Dieulouard, qui réduira la distance parcourue, puisque c’est l’hypoténuse. Tout le monde connaît le carré de l’hypoténuse. Et cela réduira la fréquentation en constante augmentation. L’évidence est là. Les travaux de mise à 3 voies seront très élevés et trop coûteux. La solution préalable du barreau Gye ou Toul – Dieulouard s’impose. Que l’on ne nous dise pas qu’il est facile de réaliser les 3 voies en prenant la voie centrale. Allez à Custines, vous me donnerez des nouvelles. Nous avons déjà fait un tronçon avec des pompes de relevage d’eau en cas d’inondation par la Moselle toute proche. Je crois qu’il est extrêmement difficile d’envisager les 3 voies. En plus, ce sera une pollution accentuée pour Bouxières-aux-Dames. Et nous n’en voulons pas.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Merci. Monsieur, juste à côté. Et après, là-bas.

Jean-Claude HAXAIRE

En réponse un peu à M. AIMOND et pour rebondir sur la brillante question que vous a posé le jeune étudiant, et pour revenir sur la réponse de Mme la Directrice, je veux bien que le barreau Gye – Toul améliore énormément la situation. Mais si c’est payant, pensez-vous qu’il sera véritablement bénéficiaire pour la circulation ? Un seul exemple qui existe et qui est réel – il faut toujours s’appuyer sur le passé, comme disent les historiens : « Le passé c’est le futur ». Penchez-vous sur le problème du tunnel Lemaire dans les Vosges. On nous avait prédit que lorsque le tunnel Lemaire, entre Saint-Dié et Sainte-Maie-aux-Mines, diminuerait d’une façon très importante le passage des cols. Moi, j’ai une maison de campagne au pied du Col du Bonhomme. Je peux vous assurer, Mme la Directrice, que c’est tout à fait le contraire. Ils ne passent pas par le tunnel, parce que les utilisateurs disent que c’est bien trop cher. Et nos élus ne veulent pas comprendre qu’en diminuant le prix, il y aurait un peu plus de passage. Voilà ce que je voulais dire.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Ce n’est qu’un avis, il n’y a pas de question. Si, une réponse ? Ou une information ?

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL Lorraine

Je passe la parole à Yann LETROUBLON qui essaiera d’illustrer justement les éléments de calculs qui ont été faits pour montrer que ce trajet entre Gye et Dieulouard a une réelle pertinence, notamment pour les poids lourds que vous évoquez, sachant qu’en effet pour les situations que vous évoquez sur le tunnel Maurice Lemaire il y a un problème de tarification. Mais justement, là, nous vous donnerons des éléments chiffrés qui, j’espère, vous convaincront sur le fait qu’il a une réelle attractivité pour les poids lourds.

Yann LETROUBLON, chef de projet DREAL Lorraine

Merci. Je ne vous noierai pas sous les chiffres. Je vous expose simplement quelques données. Le tronçon est plus court, comme le disait Monsieur, d’environ une quinzaine de kilomètres. Cela dépend bien sûr des options de passage retenues. Mais prenons 15 km. Si nous prenons en considération – je parle essentiellement des poids lourds – l’économie de gazole, cela représente environ 6 ou 7 euros au tarif actuel. Et si nous prenons en considération la valeur du temps pour les transporteurs routiers – c’est une instruction qui la définit, elle est estimée à environ 44 euros de l’heure –, nous arrivons également à un gain, en fonction du temps gagné, d’environ 7 à 8 euros. Au total, le gain économique pour le transporteur – je parle essentiellement des transporteurs poids lourds – est d’environ 15 euros, par rapport à des tarifs de péage qui ont été retenus pour éviter la fuite d’environ 10 euros. Globalement, sur cette section-là, le transporteur a un gain économique à prendre l’autoroute, même concédée.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Merci. Monsieur ?

Raynald RIGOLOT, résident de la Fédération Flore 54

Raynald RIGOLOT. Je suis le président de la Fédération Flore 54, qui regroupe près de 50 associations en Meurthe-et-Moselle. J’ai donc été coanimateur du collectif de sauvegarde du massif de Haye des 75 associations où là, comme l’a rappelé le



Député POTIER tout à l'heure, nous avons été plus de 8 ans à travailler sur un dossier pour élargir la concertation et tenter de trouver un compromis entre les différentes parties prenantes. Or, ce projet ne nous inspire pas forcément la même confiance dans la mesure où nous y voyons d'emblée une rapidité d'exécution si nous pouvons l'appeler comme cela, dans la mesure où des décisions seront déjà prises d'ici la fin de l'année. Nous ne voyons pas comment nous pourrions calquer ou relativiser, et tout du moins concerter, avec un ensemble de personnes, sur l'ensemble des problématiques sur ce dossier. Je n'en cite que quelques-unes. Je suis assez surpris, presque dubitatif de la sémantique arithmétique de la DREAL. Et je le dis. Cela m'interpelle. Entre autres, les questions que je voudrais poser, sont d'une part : pourquoi pas l'A31 à péage sur la totalité, avec des particularités pour les locaux ? C'est une question de fond, et nous aimerions bien l'aborder. Deuxième point, vous vous empressiez de créer un barreau Gye – Dieulouard, alors que nous savons très bien qu'une partie de l'A31 et une partie de l'A330 ne sont pas aux normes européennes. Quid de cette mise aux normes, que ce soit des bassins de rétention ou d'autres ? C'est un gros problème de fond. Nous ne pouvons pas à quelques kilomètres valoriser soi-disant un projet environnemental et laisser une situation aux risques catastrophiques, juste à côté. Et le dernier point d'intervention concerne le nord de la Lorraine, même si je ne suis peut-être pas le mieux placé pour en parler. C'est tout de même la restriction du Luxembourg par rapport à son urbanisation, qui fait tout de même payer un lourd tribut au nord de la Lorraine, puisqu'elle impose presque eux personnes de venir se loger sur la Lorraine, et crée des conséquences sur le nord de la Lorraine.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Merci. Il y a donc trois questions.

Emmanuelle GAY, Directrice de la DREAL de Lorraine

Merci M. le Président. Merci pour votre question. Je les reprends dans l'ordre si vous voulez. Sur la décision avant la fin de l'année qui ne laisserait pas le temps nécessaire à une concertation approfondie sur l'ensemble du projet, je voudrais d'abord préciser que ce qui a été évoqué conformément aux règles générales de fonctionnement de la CNDP, c'est qu'il doit effectivement y avoir dans un délai de 5 mois une décision de principe, une décision du maître d'ouvrage. Mais cela ne clôt en rien l'ensemble du travail sur le projet. Cela dit si ce travail se poursuit. Effectivement, s'il est décidé que le travail ne se poursuit pas du tout, cela le clôt. Par contre, s'il est décidé que le travail se poursuit, cela donne des orientations sur les modalités de poursuivre. Mais nous sommes très en amont en termes d'études. Il reste encore énormément d'études fines à mener et de concertations à avoir sur un certain nombre de points. Effectivement, lorsque l'on est dans l'aménagement sur place, il n'y a pas de grosses réflexions sur les variantes de tracé. Par contre, il y a d'autres secteurs où il y a vraiment tout un travail classique de tracé, mais avec du temps et de la discussion pour le faire. Ce que je voulais dire rapidement sur ce premier point, c'est que cette décision du maître d'ouvrage est une étape dans un processus bien plus long d'étude, de concertation, d'enquête qui se poursuit si le projet se poursuit.

Sur le registre des particularités de paiement pour les locaux que vous évoquiez ou sur la question de l'étendue des concessions, ce que nous avons essayé de concevoir dans les alternatives de montage que nous vous avons présentées, était d'avoir trois alternatives un peu différenciées. La grande question autour de ces alternatives est celle de l'équilibre entre le financement par les acteurs publics, et donc par l'ensemble des contribuables derrière, et le financement par les usagers. Effectivement, il n'y a pas un scénario intégral, mais trois alternatives différenciées avec, pour chacune de ces alternatives, des horizons de réalisation du projet également différenciés, liés au rythme de l'annualité budgétaire qui vient, pour ce qui concerne les budgets publics, limiter l'argent qui peut être mobilisé tout d'un coup sur la partie qui fait appel au financement public. C'est un point sur les variantes de scénario. Et après vous avez évoqué les questions de modalités, de particularité de paiement. Il peut y avoir des travaux sur des systèmes d'abonnement, des choses comme cela. Mais cela rentre dans un système où l'ensemble des usagers participe, si nous sommes sur une partie concédée.

Vous avez pointé les enjeux de mise aux normes de l'infrastructure existante sur un certain nombre de sujets environnementaux, dont les sujets de la qualité d'eau qui, effectivement, sont prégnants et sur lesquels nous souhaitons vraiment avancer. Ce que le projet apporte pour nous, par rapport à cet enjeu-là, c'est une possibilité d'aller beaucoup plus vite pour réaliser ces mises aux normes que le fil de l'eau classique, parce que la réalisation d'un grand projet comme cela permet de mobiliser plus rapidement dans un ensemble cohérent des financements publics qui permettront justement de résoudre ces questions qui ne l'ont pas été au moment de la conception de l'infrastructure initiale et qui sont pour nous une réelle préoccupation. Vous avez mentionné le sujet de l'eau, mais nous avons également évoqué les sujets bruit ou autres.



Enfin, sur la question de l'articulation avec le Luxembourg et de l'impact sur le territoire, notamment nord lorrain, à la fois de l'activité économique luxembourgeoise et des contraintes urbanistiques ou en termes d'offre de logements du Luxembourg, je dirai deux choses. D'une part, le Luxembourg a également une politique de logement pour développer une offre sur place. Après, c'est vrai que nous ne sommes pas tout à fait dans des échelles comparables. Nous avons plus de 100 000 travailleurs frontaliers en Lorraine, plus de 80 000 vers le Luxembourg. L'enjeu pour nous est d'accompagner effectivement ce que ceci implique en termes de besoins de service, de besoins de logement, d'accessibilité pour que cela fonctionne bien également pour ces frontaliers.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Une précision, pour que chacun comprenne bien. Est-il possible à un concessionnaire de dire : « Si vous habitez la Lorraine ou tel département, vous avez un tarif préférentiel » ?

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL Lorraine

Il y a un principe d'égalité de traitement des usagers qui fait que le concessionnaire ne peut pas discriminer entre les usagers. Par contre, il peut mettre en place des formules d'abonnement, ces abonnements étant liés à la fréquence d'utilisation. Par définition, nous touchons plus particulièrement les locaux. Et ensuite, dans un certain nombre de cas, les collectivités choisissent éventuellement de subventionner ces abonnements. Par contre, il y a tout de même un principe d'égalité de traitement des usagers qui fait que nous ne pouvons pas imaginer que ne payeraient que les « extra territoriaux » et qu'il y aurait une gratuité pour les locaux.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Merci pour cette précision. J'ai deux Messieurs là, et ensuite là-bas.

Louis BLAISE, membre du Conseil du développement durable du Grand Nancy

Louis BLAISE. Je suis membre associatif et membre du Conseil de développement durable du Grand Nancy. Je pense que nous pouvons difficilement isoler un tronçon d'environ 90 ou 115 km comme cela, d'un axe qui est dit européen et structurant. Je n'ai pas eu le temps de parcourir dans le détail le dossier du maître d'ouvrage qui était remis à l'entrée. Il ne me semble pas qu'il y ait dans le dossier, sous réserve de vérification, beaucoup d'éléments sur ce qui est notamment prévu à l'amont. Nous venons de parler à l'instant du Luxembourg pour le logement, mais plus largement le Grand-Duché de Luxembourg a-t-il des projets ? C'est un axe européen. A-t-il des projets autoroutiers et de quelle nature ? Et comment se fait-il que ces éléments ne figurent pas dans le dossier d'ensemble ? Encore une fois, nous ne pouvons pas isoler artificiellement un simple tronçon de 90 ou 115 km.

J'aurais une deuxième question, ma première étant un peu générale et la seconde plus particulière. J'ai entendu plusieurs fois prononcer le nom de bénéfice. Dans le terme de bénéfice, il y avait notamment la remise à niveau environnementale. J'aimerais que nous expliquions un peu, parce que sous ce vocable-là – ce n'est pas un problème de sémantique – nous pouvons mettre beaucoup de choses, et pas nécessairement une progression pour la nature ou la biodiversité. Merci.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL Lorraine

Vous avez posé la question de ce qui est prévu en amont avec le Luxembourg. Le fait que l'axe est un axe de transit international est un état de fait. C'est un corridor. Nous le constatons lorsque nous voyons les poids lourds qui travaillent. Nous travaillons aujourd'hui en articulation avec les Luxembourgeois. Comme nous l'avons dit, la présentation est forcément rapide, donc nous sommes passés très vite dessus. Mais nous conduisons actuellement un travail conjoint cofinancé avec les autorités luxembourgeoises pour voir comment nous pourrions travailler sur cette autoroute élargie au nord de Thionville pour y mettre en place ce que nous appelons une exploitation multimodale, c'est-à-dire des dispositifs qui permettraient de favoriser le covoiturage, les transports collectifs, éventuellement soit pas des accès privilégiés pour ces usagers, soit en les faisant circuler sur ce que nous appelons aujourd'hui la BAU, la bande d'arrêt d'urgence qui serait une voie circulaire. Et donc, un travail conjoint est fait avec les autorités luxembourgeoises. Le Président de la République était récemment en déplacement au Luxembourg. Ces sujets ont été évoqués. Il y a vraiment un travail commun en cours pour justement trouver des solutions pour faciliter la mobilité sur une zone qui est à enjeu pour les deux pays.

Sur la question de la progression par rapport à la requalification environnementale, ce qui est derrière ces mots pour nous, quelles sont les réalisations concrètes, c'est ce que nous mentionnions tout à l'heure. C'est la mise à niveau de



l'assainissement, donc avec un impact sur les pollutions accidentelles ou chroniques. C'est un travail sur le rétablissement des continuités écologiques, l'autoroute ayant été construite dans un certain nombre de cas à une époque où ces préoccupations n'existaient pas. Donc, un travail qui est en cohérence avec ce que vous connaissez par ailleurs, l'élaboration du schéma régional des cohérences écologiques. Puis, il y a également l'environnement humain. C'est l'accélération de la réalisation de la résorption d'un certain nombre de points noirs bruit avec la construction de protections phoniques.

Emmanuelle GAY, Directrice de la DREAL de Lorraine

Je compléterai en disant que les réflexions et études menées en partenariat avec le Grand-Duché de Luxembourg portent également sur le mode ferroviaire, puisque nous essayons conjointement de faire tout ce qui est nécessaire des deux côtés pour optimiser et donner davantage d'offres et de places aux transfrontaliers. Notamment par des investissements côté français sur ce que nous appelons les nœuds ferroviaires qui sont en gros les points de blocage sur les capacités de voies ferroviaires. Et la même réflexion et les projets équivalents qui visent à résoudre les mêmes limitations du côté luxembourgeois sont également travaillés. C'est ce que nous retrouvons dans ce que nous vous disions tout à l'heure sur le fait que nous essayons de pousser sur l'ensemble du sillon lorrain l'ensemble des modes pour que le projet routier ne soit que le dernier élément de réponse par rapport aux limites du trafic.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Avant de redonner la parole à la salle, nous avons une question sur Twitter qui est tout à fait connexe. Pouvons-nous l'afficher ? Vous la voyez. Elle est tout à fait dans la ligne de la question de Monsieur.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL Lorraine

Par rapport à cette question, comme je le disais tout à l'heure, nous avons une étude en cours avec les autorités luxembourgeoises. Les dispositifs définitifs ne sont pas encore arrêtés. Comme je le disais, nous imaginons des choses sur créer de la capacité supplémentaire, non pas en réservant une troisième voie physiquement, mais plutôt en essayant de voir comment nous pouvons exploiter ce qui s'appellerait aujourd'hui la bande d'arrêt d'urgence, dans une perspective aussi que les choses puissent évoluer, qu'il puisse y avoir des pratiques. Nous savons que les technologies évolueront également. Nous n'avons peut-être pas besoin de séparer les trafics avec des dispositifs physiques. Il y aura peut-être demain des puces dans les véhicules ou autres. Et aussi, réfléchir sur les accès. N'y aurait-il pas possibilité de mettre en place des accès privilégiés ou réservés de plateformes de covoiturage ou d'échanges multimodaux pour accéder plus facilement à l'autoroute que les autres usagers, ce qui serait un encouragement à ces nouvelles mobilités ?

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Merci de cette réponse précise. Monsieur, là.

Jean-Paul DABONVILLE, membre de l'ATPCV de Chaudeney

Je suis Jean-Paul DABONVILLE. Je suis membre de l'ATPCV de Chaudeney. J'interviens aussi parce que j'ai été le collaborateur de M. Jacques LEROUX, géologue à l'université de Nancy I dans les années 70, lorsque nous avons établi la carte géologique de Nancy aux 50 millièmes. En même temps, s'établissait également la carte géologique de Toul, aux 50 millièmes. Tout s'est fait simultanément au moment de la création de l'autoroute A31 Lorraine – Bourgogne. Je voulais rebondir sur l'intervention de M. RIGOLOT, également du jeune homme qui a parlé un peu plus tôt tout à l'heure, ainsi que le Monsieur qui a parlé de la nécessité du barreau Toul – Dieulouard.

D'abord, pour la nécessité du barreau Toul – Dieulouard, ce serait tellement facile de faire un barreau qui va tout droit, et sans contraintes. Or, ce qui est curieux dans ce tracé, c'est que ce barreau est parallèle à des lignes de fracture du sol et du sous-sol. Sachant qu'en dessous c'est calcaire, il y a donc un karst. Et l'écoulement des eaux dans ce karst se fait incroyablement – en ce moment, je travaille sur les grottes de Pierre-la-Treiche, sur le site de capture de la Moselle. J'ai rouvert les thèses de géographie qui ont été faites par M. Benoît LOSSON de l'université de Nancy II, de géographie et physique. Sur ce travail-là, il s'avère que le sens d'écoulement des eaux se fait toujours vers le nord, de la direction de Pierre-la-Treiche vers Dieulouard. S'il y a un problème sur l'autoroute, si un poids lourd se renverse, avez-vous prévu tout le long du barreau Toul – Dieulouard un budget suffisant pour aménager des zones de rétention ? Parce qu'il faudra aménager tout le long du tracé Toul – Dieulouard. Cela augmentera sans doute les coûts. Je ne sais pas si vous en avez tenu compte ou pas.



Deuxième chose. Sur la partie sud de Pierre-la-Treiche, sur Lorraine – Bourgogne, des zones de rétention ont été faites. Elles étaient assez importantes. Par exemple, pas très loin de Crézilles et bien plus au sud encore, parce que c'est toujours le même karst. Lorsque nous lisons par exemple sur le dossier, qui est tout de même assez conséquent, que seul le tracé est sensible aux problèmes des eaux souterraines. Mais tout le tracé Toul – Dieulouard est sensible aux problèmes des eaux souterraines. Ce n'est pas uniquement ce tracé-là, mais tout le tracé. Par rapport à cela, comme cela n'a pas été fait d'un côté, sur ce que disait M. RIGOLOTT par rapport à ce qui s'est fait à l'entrée de Nancy, c'est-à-dire qu'il n'y a aucune protection, il est certain qu'il faudra mettre des protections.

Maintenant, je vous demande de répondre précisément à ma question. Quel est le budget attribué actuellement ? Est-ce qu'actuellement le budget sur le barreau Toul – Dieulouard tient compte de la sécurité des nappes d'eau souterraines, tout ce qui circule sur le trajet ?

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL Lorraine

Par rapport à la question que vous avez posée, je rappelle que nous sommes en effet au stade de l'opportunité du projet. Nous travaillons sur des fuseaux. Donc les éléments d'appréciation des coûts sont faits sur des ratios. Il est évident que nous prenons en compte le fait qu'un certain nombre de mesures environnementales seront prises pour les sujets que vous évoquez, pour le problème de rétention des eaux, pour les continuités écologiques ou autres. Par contre, celles-ci ne sont pas dimensionnées et étudiées de façon précise à ce stade du projet. Je ne sais pas si le CEREMA, qui a réalisé les études pour notre compte, souhaitera compléter. Je laisserai la parole à Luc CHRÉTIEN juste après. Mais nous n'en sommes pas au dimensionnement fin de l'infrastructure. Nous sommes vraiment sur des fuseaux et des options de passage. C'est pris en compte, mais au niveau de ratio et pas dans un calcul fin.

Ensuite, vous avez évoqué que la sensibilité aux nappes phréatiques n'était citée que sur un des tracés. Ce qui est présenté dans le dossier, c'est que nous avons souhaité réaliser une analyse multicritère à ce stade des différentes options de passage, d'éclaircir sur les choix possibles et les orientations. Parmi les éléments qui ont été mis en avant, il y a bien sûr de nombreux enjeux qui seront détaillés dans une fiche qui sera complétée sur le dossier et téléchargée prochainement sur le site. Par contre, ce que nous avons mis en avant, ce sont les éléments plus discriminants entre les différentes options. Ce qui ne veut pas dire qu'il n'y a pas d'enjeux de nappes phréatiques sur le reste des tracés. Je passe la parole à Luc CHRÉTIEN, sachant que le CEREMA, qui est un centre d'expertise pour le compte de l'État, a réalisé un certain nombre d'études pour notre compte, dans la perspective du projet.

Luc Chrétien, CEREMA

Vous avez tout à fait raison, Monsieur, de souligner une certaine sensibilité sur ce tronçon. Les calcaires karstiques sont en effet très sensibles aux pollutions. En plus, ils sont relativement peu protégés sur ce secteur par des couches superficielles. Ce que nous pouvons dire, c'est que le projet, comme tout projet d'aménagement, sera soumis aux dispositions réglementaires, en particulier aux dispositions de la loi sur l'eau, qui sont assez contraignantes pour ce type de projet. Nous sommes soumis également aux obligations de l'État au titre de la directive-cadre sur l'eau, qui fixe des objectifs de qualité des eaux superficielles et souterraines. Il sera imposé au maître d'ouvrage de prendre toutes les mesures techniques, certes sur ce secteur qui seront certainement assez coûteuses, pour limiter autant que possible et éviter tout risque de pollution des nappes sous-jacentes. C'est de toute façon quelque chose qui s'impose au maître d'ouvrage. Je précise que dans les études environnementales qui ont été conduites au niveau d'opportunités, ce secteur est cité parmi les secteurs les plus sensibles du tracé, effectivement pour cette raison de sensibilité des eaux.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Merci. J'ai d'abord une question ici, et après là-bas.

Un intervenant

J'avais deux remarques à vous faire. Dans votre projet, pour nous faire adopter le tracé de l'A32, vous oubliez tout de même deux ou trois questions qui, à mon avis, sont essentielles à l'heure d'aujourd'hui. Ce n'est pas moi qui le dis. C'est le journal local, qui a publié en 2014 qu'il y avait un département de terre qui disparaissait en France tous les 7 ans. C'est tout de même quelque chose dont il faut tenir compte. En plus, à l'heure d'aujourd'hui, nous ne pouvons pas nier – ou ils sont très peu nombreux – que nous allons vers un réchauffement de la planète. La troisième remarque est que là aussi, il y a tout de



même une réalité – et peu de personnes disent le contraire : nous allons vers une fin du pétrole. Ce sont des choses que nous devons prendre en compte.

Par exemple, dans vos exposés, vous ne nous avez pas dit le nombre d'hectares de terres qui seront supprimés. Il y a un autre scénario que vous n'avez pas donné : et si votre projet ne fonctionnait pas ? Croyez-vous que les Lorrains et Lorraines seraient plus mal ? Est-ce qu'ils seraient plus mal desservis, est-ce qu'ils vivraient plus mal ? Vous ne parlez pas de cela non plus. Parce que lorsque vous citez les deux chiffres pour faire appel au portefeuille du contribuable, ce sont tout de même des chiffres faramineux ! C'est une réalité. En plus, vous avez, derrière moi, une association. Depuis presque 20 ans, ils se battent avec des citoyens qui se regroupent, et qui à mon avis ont dû vous envoyer maintes fois du courrier. Vous n'en faites pas état. Cela aussi est du sondage direct. Ce sont des discussions au corps à corps. Et je pense que c'est une question qui n'est pas assez prise au sérieux lorsqu'il y a une telle association. Elle est là aujourd'hui. Elle a distribué un papier, que vous avez entre les mains, avec des choses précises. En fin de compte, leur but est de faire abandonner ce projet, parce que – plusieurs l'ont cité – il y a d'énormes nuisances écologiques que nous découvrirons peut-être lorsque nous ferons fonctionner les pelleteuses, etc. C'est du gaspillage. Ils le disent. Et je pense qu'ils ne disent pas cela, comme cela, que l'association ne sort pas cela pour se faire plaisir. C'est parce qu'ils ont étudié le problème. Et c'est une pollution encore supplémentaire.

Vous avez déjà en face de vous une véritable association qui veut abandonner ce projet. Et malgré tout, vous essayez de nous convaincre avec des phrases et de « belles parlottes ». Je vous remercie.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Merci Monsieur. Vous avez évoqué un certain nombre de questions. La DREAL y viendra. Je voudrais simplement rappeler que dans le programme de nos réunions, nous avons une réunion le 2 juin à Toul, qui sera notamment consacrée aux questions d'environnement. Il en sera donc encore largement question lors de cette réunion de Toul. Mais d'ores et déjà, Mme la Directrice vous apporte des précisions.

Emmanuelle GAY, Directrice de la DREAL de Lorraine

Merci. Vous avez évoqué en premier lieu l'enjeu de consommation des terres agricoles ou naturelles. C'est un enjeu que nous partageons entièrement, sur lequel l'État déploie un certain nombre de politiques avec les collectivités en matière de planification, avec ces outils fonciers. Et dans les conceptions de projet, c'est effectivement un sujet sur lequel nous essayons de minimiser vraiment l'impact. Minimiser l'impact sur ce tracé, sur le sillon lorrain et l'A31 bis veut dire en premier lieu essayer, dans le principe de conception de l'infrastructure, d'être le plus possible en aménagement de l'infrastructure existante. C'est un premier élément de réponse. Partout où nous pouvons être physiquement en aménagement de l'infrastructure existante, et notamment l'utilisation du terre-plein central ou juste le long de l'autoroute, c'est le choix qui est retenu. Pour autant, effectivement vous l'avez mentionné, il y a tout de même des sections en tracé neuf. Les estimations que nous avons aujourd'hui de la consommation maximale que nous pourrions avoir sur ces tracés est de l'ordre de 120 hectares. C'est un enjeu qui mérite d'être travaillé. Là aussi, les études et les choix de tracé seront à poursuivre. Et l'objectif sera de minimiser cet impact.

Sur vos autres points, vous avez évoqué les questions d'évolution de mobilités, de sources de carburant. C'est vrai que nous sommes aujourd'hui dans un travail sur la transition énergétique notamment, avec un objectif fort de développement des écomobilités et également des mobilités notamment électriques. Nous avons évoqué là aussi tout à l'heure l'ensemble des autres modes de transport collectifs ou alternatifs pour le fret. Pour autant, les éléments structurels qui sont à l'échelle européenne et à l'échelle nationale font que les trafics resteront importants, y compris avec des scénarios un peu alternatifs qui ont été également testés sur les évolutions socio-économiques des prochaines décennies. Ces éléments très lourds au plan structurel, géographique, européen de ce rôle de corridor font que les trafics restent très importants et appellent effectivement de notre point de vue, que nous soumettons ici à débat, un projet.

Dernier point sur la prise en compte et l'écoute et le dialogue avec l'association. C'est effectivement l'objet du débat. Nous voulions mentionner que sur le secteur notamment Toul – Dieulouard, un certain nombre d'alternatives de tracés sont proposées dans le cadre de ce débat. C'est précisément au regard d'un certain nombre d'expressions qui ont pu être portées à notre connaissance et une volonté de notre part d'étudier les différents tracés envisageables pour, là aussi, minimiser les nuisances. Sachant que dans le dossier du maître d'ouvrage qui est à votre disposition, nous avons déjà identifié en faisant



des études comparatives des différents tracés, que certains impactent plus à la fois les habitants et aussi l'environnement et il nous semble que certains sont plutôt à écarter et d'autres à privilégier, en poursuivant effectivement les études de tracés.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Merci. Messieurs ? D'abord, Monsieur au deuxième rang en partant du haut.

Emmanuel PAYEUR, maire de Chaudeney-sur-Moselle

Bonsoir. Emmanuel PAYEUR, maire de Chaudeney-sur-Moselle. Chaudeney-sur-Moselle est un village qui connaît l'autoroute, puisque nous avons l'A31 actuelle qui passe vraiment sur le village et nous en connaissons les conséquences – je ne vous fais pas le détail – au niveau des pollutions, au niveau sonore, etc. Si j'ai bien compris, l'enjeu du débat public est l'opportunité ou non de créer l'A31 bis. Le constat est que l'A31 actuelle est congestionnée, saturée à certaines périodes, notamment du fait du trafic international. Si nous construisons un barreau Toul – Dieulouard, c'est pour dévier le trafic international. Globalement, comme l'a dit M. le Directeur, le trafic international (65 % des poids lourds) n'apporte absolument rien en termes de développement économique à la région. Donc, j'essaie de voir les bénéfices, puisque nous avons beaucoup parlé de bénéfices, au niveau local. Au niveau du développement économique, je suis très clairement sceptique, parce que je ne vois pas trop l'intérêt à voir passer des camions devant chez soi qui n'apportent pas particulièrement de richesses. Autre bénéfice pour les populations : finalement, nous créons une autoroute à proximité pour permettre de fluidifier le trafic international ; les simples bénéfices seront les nuisances, les mêmes nuisances que j'ai évoquées tout à l'heure. Et peut-être en plus, dans le cas d'une autoroute concédée, pour nous le bénéfice sera d'aller à Metz en payant, en plus. Donc, je ne vois pas trop les bénéfices que nous pourrions tirer localement d'une telle autoroute. C'est pourquoi nous faisons une proposition qui consiste à dire : pas de nouvelles autoroutes, mais étudier très sérieusement l'aménagement, partout où c'est possible, des voies déjà existantes. Et j'aimerais que ce soit entendu et retenu dans le débat : pourquoi ne pas envisager de remettre en service les portiques de l'écotaxe, qui permettrait justement de répondre à la question que nous avons posée tout à l'heure, à savoir un financement qui serait supporté plutôt par les personnes qui en sont bénéficiaires, à savoir le trafic international ? Merci.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL Lorraine

Je suis désolé si notre présentation a été très rapide et n'a pas permis de mettre en avant, justement, que c'est l'inverse. Il y a certes un enjeu d'accueil du transit international, mais ce transit international, comme il a été dit, c'est 55 % des poids lourds, mais ces poids lourds représentent 8 000 à 12 000 véhicules. Lorsque nous parlons de 80 000 véhicules, nous voyons que l'essentiel du trafic reste du trafic véhicules légers. Ce trafic véhicules légers est essentiellement du trafic local et d'échange. Aujourd'hui, ce projet permet de répondre à des enjeux de transit international, mais ce n'est pas sa seule finalité. Sa finalité, comme nous l'avons exposée, est de fluidifier ces échanges qui répondent à un certain nombre de besoins, qui sont très locaux.

Une fois encore, vous nous y avez invités et nous l'avons fait : étudier la possibilité de réaliser des aménagements sur place. C'est parce que l'aménagement au niveau de Nancy – Laxou n'est pas envisageable que nous avons étudié ce trafic qui permet de capter à cet endroit en effet le trafic de transit, mais libère des capacités entre Toul et Nancy. Or, retrouver de la capacité, de la fluidité entre Toul et Nancy, c'est aussi faciliter l'accès à un certain nombre d'équipements de santé, de loisirs. Ce n'est pas répondre à des besoins du grand transit international. C'est bien répondre à des enjeux locaux, à des enjeux également – vous l'avez dit vous-même, parce qu'un certain nombre d'habitants accèdent au bassin d'emploi de Nancy – pour faciliter l'accès à l'emploi. Le projet n'est pas une réponse au transit international.

Ensuite, vous avez posé une question très précise sur la réutilisation des portiques de l'écotaxe. Comme vous le savez, il y a eu une décision gouvernementale d'abandon de l'écotaxe. Aujourd'hui, si la question était posée « Est-il possible d'appliquer une écotaxe qui serait limitée au financement de l'A31 bis ? », d'un point de vue juridique un tel dispositif s'apparenterait à un péage. Et donc, nous reviens bien à ce que nous avons étudié, c'est-à-dire la redevance pour service rendu, qui respecte les règles d'égalité et de traitement des usagers, qui ne permet pas de discriminer justement entre les usagers internationaux et locaux, sauf comme nous le disions tout à l'heure au travers des abonnements et d'éventuelles contributions apportées par les collectivités. Techniquement, aujourd'hui, la réutilisation du dispositif des portiques écotaxe en tant que tel, en tant que technologie, a été adaptée à un réseau relativement étendu. Elle n'est pas adaptée à une perception sur un réseau relativement restreint.



Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

On m'a dit qu'il y avait des questions en bas, que je n'avais pas vues. Monsieur ? Excusez-moi, j'étais focalisé sur le haut.

Daniel TSCHEILLER

Messieurs Dames, bonsoir. Daniel TSCHEILLER, conseiller clientèle, utilisateur quotidien de l'A31, depuis 5 à 6 ans. Vous êtes des personnes qui aiment les chiffres. Moi aussi. Nous devons être à la 12^e ou 13^e intervention. Nous voyons qu'il y a un gros point de freinage au niveau du barreau, pas de l'A31 bis, mais du barreau. Il y a des problèmes écologiques, il y a les élus, il y a les associations. La seule personne qui a émis un avis positif est une personne de Bouxières-aux-Dames. Je suis ancien résident de Bouxières-aux-Dames. Sur Bouxières-aux-Dames, c'est un problème d'insonorisation. Nous avons un problème où il faut diluer le trafic. Sur l'ensemble de l'A31, il y a nécessité de diluer le trafic. Je suis favorable à la 2 x 3 voies. Cela bloque le matin, le soir, le midi. Sincèrement, je ne vois pas du tout la nécessité du barreau.

Deuxième chose. J'ai changé de commune. Je suis arrivé sur Dieulouard il y a un an. Je n'arrive pas à comprendre comment aujourd'hui nous pouvons arriver sur un projet qui tombe comme cela, en effet rapidement. Quand j'ai acheté, la commune a été sollicitée pour savoir, auprès du notaire, s'il y avait un projet d'ampleur. Il y a un an, on m'a dit qu'il n'y avait pas de projet d'ampleur. Et là, on m'annonce qu'il y aura une A31 bis, un barreau, qui passera à 100 mètres de chez moi. Je ne comprends pas. Sincèrement, je ne comprends pas.

Comme j'aime bien les chiffres, M. le Directeur adjoint, M. le Chef de projet, vous avez calculé tout à l'heure la nécessité pour une entreprise d'utiliser ce futur barreau, parce que le projet est à deux doigts d'être signé – je l'entends bien. Vous vous êtes appuyés sur un taux horaire d'amortissement de 44 euros de l'heure. Aujourd'hui, si vous fréquentez l'A31, les camions qui circulent sur l'A31 ne sont pas français. En effet, je rejoins le maire. Ce sont des Espagnols, des Roumains. Ils ne sont pas à 44 euros de l'heure, Monsieur. Ils ne prendront jamais le barreau.

Emmanuelle GAY, Directrice de la DREAL de Lorraine

Vous avez pointé plusieurs sujets. Vous avez terminé sur la question des chiffres et de l'évaluation du trafic qui prendrait le barreau en fonction de l'acceptabilité du péage, et du coût de l'évaluation socio-économique de la valeur du temps. Effectivement, c'est vraiment un trafic international avec des chauffeurs de toute nationalité. La valeur du temps à laquelle nous nous référons n'est pas liée juste au coût du salaire du chauffeur. C'est un élément de valorisation de l'activité économique dans cette activité de transport. C'est basé sur des études sur lesquelles nous avons du retour à une échelle bien plus large que ce qui est fait ici. Nous utilisons en fait un élément de valorisation qui a pu être constaté et qui est corrélé à la réalité des trafics aujourd'hui, que nous voyons sur les autoroutes concédées. En France, nous avons à la fois des tracés concédés et des tracés alternatifs non concédés. Et nous sommes aujourd'hui en capacité d'apprécier effectivement quels sont les éléments de valorisation qui prévalent dans cette activité économique. C'est donc vraiment basé sur ces analyses et ces retours d'expérience dont nous disposons.

Je précise juste par ailleurs que, là aussi, en termes d'avancement des études, les études de tracés très fins du projet dans un fuseau, pour les parties qui sont tracé neuf, sont encore à conduire effectivement. Il y a donc encore des études à venir sur le tracé très fin dans un fuseau.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Monsieur, en haut.

Didier BOURVEN

Enfin, vous quittez l'axe central de la salle pour aller un peu sur les côtés. Comme quoi, les œillères, c'est compliqué, en dehors des édiles locaux qui ont eu le micro tout de suite et ont pu partir juste après.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Je vous remercie de votre amabilité.

Didier BOURVEN

Je suis un citoyen habitant de Nancy. La question que je voudrais poser concerne un sujet que vous avez évoqué également au départ sur une alternative à la voiture, à mon sens à travailler. J'oserais faire quelques suggestions, signaler quelques



anomalies significatives concernant le train et également le bus. Concernant le train, juste deux ou trois exemples assez importants, me semble-t-il, que j'ai constatés. Pour venir du Luxembourg vers Metz ou vers Nancy, il n'y a pas par exemple plus de trains après 20 h 30 ou 21 h, le soir, ce qui oblige à prendre la voiture si vous voulez aller en soirée à cet endroit.

Deuxième chose, il n'y a presque rien non plus – j'ai été amené à faire le trajet plusieurs fois – entre le sud, entre Nancy par exemple, le sud de la Meurthe-et-Moselle et le nord de la Meurthe-et-Moselle, donc Villerupt, Longwy. Il est très difficile de faire des trajets Nancy – Villerupt. Nous pouvons aller jusqu'à Thionville, mais après Thionville, c'est la croix et la bannière. Autant dire que là aussi il faut prendre la voiture à moins de vouloir faire 3 heures en vélo – ce que j'ai déjà fait – ou attendre des heures et des heures pour avoir un éventuel bus qui puisse vous mener à Villerupt par exemple.

Troisième chose sur le train, pour terminer là-dessus : pour aller au Luxembourg, il ne suffit pas d'avoir des trains qui le font, il faut aussi pouvoir se le payer, puisque les tarifs vers le Luxembourg sont exorbitants. Lorsque nous montons au nord de Thionville, le tarif est multiplié par je ne sais combien. Ce sont sans doute les problèmes de liens entre la SNCF et le réseau ferré luxembourgeois, mais enfin c'est très dissuasif. Dernière chose sur le train. Il y a une inflation du tarif du train quasi permanente tous les ans, dans un contexte de paupérisation générale des populations, sauf ceux qui travaillent évidemment au Luxembourg ou en Allemagne à côté.

Pour le bus, j'ai également constaté une anomalie assez importante. Pour aller du sud de Nancy jusqu'à Metz, par exemple, sachez qu'il y a deux réseaux de bus. Il y a un réseau de bus sur le département de la Meurthe-et-Moselle et un réseau de bus sur le département de la Moselle. Mais là aussi, c'est coupé. C'est-à-dire que nous ne pouvons pas aller de Nancy à Villerupt en bus. Nous ne pouvons même pas aller de Nancy à Metz. Nous ne pouvons aller que de Nancy à Pont-à-Mousson. Et après, entre Pont-à-Mousson et Metz, il n'y a rien, parce qu'il faut raccrocher le réseau de bus de la Moselle. Vous voyez l'aberration qui oblige, là aussi, à prendre la voiture pour faire certains trajets qui pourraient être faits en transport en commun sans problème s'il y avait des connexions entre les différents départements.

Ma question est la suivante : Songez-vous à apporter des réponses positives à tous ces petits points – il y en aurait eu sans doute bien d'autres – qui contribueraient à diminuer le trafic routier et donc peut-être à solutionner en partie le problème ? Ou si vous n'avez pas ces réponses positives ce soir, est-ce que des interlocuteurs de la SNCF ou du Conseil régional de Lorraine ou des conseillers généraux de Meurthe-et-Moselle ou de Moselle pourraient nous y répondre ce soir ? Merci.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL Lorraine

Vous avez fait allusion à un certain nombre de difficultés que peut rencontrer l'utilisateur. Vous l'avez dit vous-même, il y a une autorité organisatrice qui, pour le TER, s'appelle le Conseil régional, pour les services de transport aujourd'hui les conseils départementaux. Il y aura une séance, je crois, sur la mobilité. Je pense que cela peut être le moment de poser ces questions très précises sur les services existants qui s'adressent en particulier, au-delà de l'État, aux autres acteurs. Je ne vous répondrai pas, n'étant pas compétent sur les problèmes très spécifiques que vous avez évoqués. Par contre, je tiens tout de même à dire que nous avons évoqué tout à l'heure la mise en place du cadencement. Le cadencement est un travail qui est fait justement pour avoir une meilleure lisibilité de l'offre, de meilleures correspondances. Concernant l'exemple que vous citez de l'accès de Nancy à Villerupt, je pense que quelqu'un du Conseil régional pourrait vous expliquer que dans l'offre 2016, ce sera quelque chose de facilité et beaucoup plus lisible. Je ne peux pas vous en donner tous les éléments détaillés, mais je pense que vous pourrez trouver des éléments de réponse. Ensuite, même si l'articulation entre autorités organisatrices est toujours une difficulté, des efforts ont été faits ces dernières années sur une offre tarifaire intégrée, sur un certain nombre de choses. Et nous savons que des évolutions institutionnelles prévues doivent renforcer la coordination sur l'offre de transport. Je pense que lors de cette réunion sur les offres des réseaux de transport et de déplacements transfrontaliers que M. le Président MORIN annonçait pour le 21 mai cela pourra être une occasion de poser ces questions de façon précise et d'y avoir des réponses.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Effectivement, le 21 mai à Thionville, il y aura une réunion. Le thème sera l'offre alternative de transport. Également un atelier qui ensuite continuera à y travailler. Si cela vous intéresse, Monsieur, vous pouvez parfaitement participer à la réunion et à l'atelier où nous rentrerons là dans des aspects plus techniques.

J'avais une question de Monsieur, ici.

Christian VINEY, architecte urbaniste



Bonjour. M. VINEY. Je suis architecte et urbaniste à la retraite. Vous avez indiqué tout à l'heure que vous n'aviez pas encore les éléments financiers sur les différents tracés du contournement de Toul. À quel moment pourrions-nous avoir ces éléments ainsi que les éléments environnementaux ? Puisque la réunion à Toul a lieu le 2 juin, cela vous laisse environ un mois. Je suppose donc que dès maintenant vous devez avoir des chiffrages approximatifs de ces différents tracés. Ce qui est important, c'est que tous les passages qui se feront pour rejoindre le plateau de Haye sont des passages qui coûteront extrêmement cher. Vous avez le canal à traverser, la Moselle à traverser, en plus de cela un relief relativement difficile. Vous devez traverser la RN4 actuelle. Ensuite, vous retraversez le chemin de fer, de nouveau le canal à grand gabarit et la Moselle qui, dans ce secteur-là, est relativement protégée au point de vue environnemental. Comme je n'ai pas les éléments, nous ne pouvons pas juger quels sont les meilleurs tracés. Il y a un tracé à l'ouest de Toul – je ne sais pas s'il est bon ou pas bon, nous n'avons pas d'éléments actuellement –, mais il semble qu'en passant du côté de la caserne d'Écrouves, et derrière le mont Saint-Michel, nous éviterions au point de vue environnemental tous les inconvénients qu'il y a à passer par le plateau de Haye.

Deuxièmement, une autoroute est un élément structurant pour toute une région. Or, la Meuse est en perte de vitesse actuellement. Si nous passions à l'ouest de Toul, nous desservirions plus facilement Bar-le-Duc, Vitry-le-François, même Verdun. Cela aurait un effet assez fort pour toute la Meuse qui en a bien besoin actuellement. Donc, pour tous ces éléments, je pense qu'il serait bon d'avoir ces éléments de chiffrage et d'environnement pour pouvoir nous faire une idée des différents tracés.

D'autre part – je vais peut-être me faire des ennemis –, il me semble que le barreau est indispensable pour faire cette traversée de la Lorraine, parce qu'il est absolument impossible et inimaginable que nous utilisions la voie actuelle qui passe par Champ-le-Bœuf. C'est une zone d'habitation. Nous avons fait des murs antibruit. Ensuite, nous avons un relief extrêmement compliqué qui contourne la partie de colline avec des pentes très fortes. Et cela me semble impossible d'envoyer du trafic international par ce secteur-là. Voilà les questions que je me posais.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Merci.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL Lorraine

Nous avons conscience que les documents du maître d'ouvrage ont été mis récemment en ligne ou qu'ils vous ont été remis à l'entrée de la réunion. Vous n'avez pas forcément eu l'occasion d'en prendre connaissance de façon exhaustive. Dans le dossier du maître d'ouvrage, page 91, vous pourrez voir – comme j'essayais de l'indiquer tout à l'heure, malheureusement, nous n'avons pas eu le temps de le détailler dans une présentation rapide – que nous avons conduit une analyse multicritère des différentes variantes autour de Toul. Une fois encore, je le répète, nous sommes au stade amont, opportunité. Nous ne sommes pas au stade de la réalisation des tracés fins, du calage précis des tracés. Nous avons justement fait une analyse qualitative sur les différents enjeux qui prennent en compte ce que vous évoquiez : l'environnement naturel, l'environnement humain, l'impact sur le milieu agricole, les effets sur le territoire, les techniques et coûts. Et c'est sur la base de cette analyse multicritère qu'à ce stade... certes, ce sont tous des tracés chers, mais la question des coûts n'étant pas forcément l'élément le plus discriminatoire comme il ressort de cette analyse multicritère – c'est ce qu'exprimait tout à l'heure Emmanuelle GAY – au vu de cette analyse, l'État privilégie en effet plutôt les tracés qui utilisent un réaménagement sur place de l'A31 actuelle, au sud-est de Toul.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Merci. Monsieur ?

George FAURE

Georges FAURE, un utilisateur assez assidu de l'autoroute. Je voudrais simplement poser une question relativement courte. Pages 80, 81 du document que l'on nous a remis à l'entrée, il est bien indiqué que le parcours qui traverse Metz est interdit aux poids lourds en transit. Et nous comprenons pourquoi. Page 81, il est indiqué que le parcours entre Richemont et Terville, par Thionville, est interdit aux poids lourds en transit. Nous comprenons également pourquoi et c'est très bien. J'ai parcouru toutes les autres pages. Pourquoi, avec la construction du barreau, n'y a-t-il à aucune page l'interdiction des poids lourds en transit, entre Toul, Nancy et Dieulouard ? J'ai mis moins d'une minute pour poser ma question.



Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Merci.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL Lorraine

Par rapport à cette question, je dirais qu'au niveau de Metz et de Thionville, comme vous l'avez noté, en effet il est indiqué qu'il y a une volonté d'interdire le trafic de transit afin de favoriser une meilleure répartition des trafics à Thionville, entre la liaison A31 nord et l'A31 existante. Au niveau de Metz, entre la traversée de Metz et la rocade. Nous sommes chaque fois sur des axes nord-sud où en effet l'interdiction de transit fait basculer le trafic de transit sur un autre itinéraire. Itinéraire qui, contrairement à la question du barreau Toul – Dieulouard, n'a pas une compétitivité en termes de tracé plus court, de performance évidente. Donc, l'interdiction réglementaire permet d'assurer ce report de trafic. Lorsque nous arrivons sur Nancy, nous voyons que Nancy est à une croix. Nous avons des échanges est-ouest, des échanges nord-sud. En tant que tel, le barreau permettra de capter le trafic de transit. Après, l'interdiction de transit sur des échanges de différentes natures paraît difficilement applicable.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Oui, Madame.

Marie-Josiane HANNE

Dans votre projet, est-ce que vous incluez la construction de murs antibruit ? Je crois que vous avez été concernés également par un projet qui semble tombé à l'eau : le mur antibruit qui devait justement protéger une partie de la circulation infernale de l'autoroute à hauteur de Champignelles et un peu plus loin. Je reviens parce que je suis champignelloise. Je vous ai interpellé, je vous ai même écrit plusieurs fois.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

N'avez-vous pas eu de réponse, Madame ? Là, vous en aurez une.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL Lorraine

Je n'ai pas le courrier sous la main, je ne pourrai donc pas vous répondre sur ce courrier précis à l'instant T. Mais vous pourrez nous le retransmettre, il n'y a pas de soucis. De façon globale, je dirais que l'État assumera ses responsabilités et ses obligations en termes de traitement du bruit, que ce soit pour les sections neuves. Pour les sections en aménagement sur place qui sont élargies – et nous l'avons mentionné –, il y aura aussi la volonté d'accélérer la résolution des points noirs bruit pour lequel aujourd'hui nous ne progressons malheureusement pas aussi vite que nous le souhaiterions à cause des problèmes de disponibilité des crédits budgétaires.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Madame, au milieu.

Catherine COULIN, membre de l'association EDEN (Entente pour la défense de l'environnement nancéien)

Bonjour. Catherine COULIN, de l'association EDEN, Entente pour la défense de l'environnement nancéien. J'ai bien entendu en préambule que vous nous aviez indiqué un objectif de transparence dans les débats et que le dossier du maître d'ouvrage doit être complet. Le dossier que vous nous avez remis est complet dans le sens où il traite bien de l'ensemble des thématiques qui concernent le projet. Par contre, pour un projet de 1,4 milliard d'euros, je reste un peu sur ma faim. Vous citez dans le dossier des études qui ont été effectuées sur le plan des prévisions démographiques, économiques, de transit, l'impact environnemental, les coûts. Est-ce que ces études seront mises à disposition sur le site internet par exemple pour que nous puissions apprécier la robustesse de vos prévisions ?

Emmanuelle GAY, Directrice de la DREAL de Lorraine

Merci pour votre question. Il est bien prévu que nous téléchargeons des éléments complémentaires sur les études de trafic, les études d'évaluations socio-économiques, l'étude environnementale approfondie qui a été conduite, puis les éléments d'analyse par exemple multicritère sur les variantes de tracés qui ont été évoqués tout à l'heure. L'objectif est de le faire très vite. Normalement, c'est cette semaine.



Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Monsieur, là-haut. Et après, ici.

Jean-Luc RIGO

Bonsoir. Jean-Luc RIGO, nancéien. Les hypothèses me font penser au développement du nucléaire, où nous nous sommes fondés sur un doublement de la consommation de l'électricité tous les 10 ans. Vous partez sur des hypothèses sur lesquelles je m'interroge. En particulier, est-ce que vos hypothèses tiennent compte des évolutions à attendre en matière d'économie numérique, du développement de transit et numérique, c'est-à-dire télétravail, visioconférences, échanges numériques, qui limiteront certains déplacements ? Par exemple, mon entreprise est en train de développer tout ce qui est visioconférence. Il y en a de plus en plus. Et cela aura un impact nécessairement important sur les déplacements régionaux.

D'autre part, il y a un projet actuellement, qui s'appelle la transition énergétique. Nous parlons d'économie circulaire qui devrait limiter les transports de marchandises et le recyclage local, etc. Là aussi, cela aura un impact sur le trafic. Et je ne vois rien là-dedans.

Dernière chose : le coût du CO² évoluera sans doute. Sur quoi vous êtes-vous fondés pour le développement du trafic ? Le CO² aura un impact nécessairement, réduisant les trafics, si ce coût est plus élevé que celui que nous avons actuellement.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL Lorraine

Sur les hypothèses de trafic, je passe la parole à Sylvain LAROSE du CEREMA qui a conduit les études de trafic pour nous. Comme nous l'avons dit, elles seront téléchargées, vous pourrez donc les consulter dans le détail. Avant de lui passer la parole, je dirais juste que vous évoquez des phénomènes qui ont des effets des fois contradictoires. Nous savons par exemple que le développement du e-commerce par internet a à la fois dématérialisé des choses, mais entraîne aussi de nombreux développements de type livraison. Vous parlez du télétravail. Il faut rappeler que le domicile – travail est une part des déplacements qui est en diminution. Cela a un impact sur quelque chose, mais qui est en diminution. Ensuite, télétravail ne veut pas dire absence de déplacement. Il y a différents phénomènes qui ont des effets qui se contrebalancent. Mais je passe la parole au CEREMA qui a conduit les études et peut vous donner des éléments plus quantitatifs et qualitatifs sur les éléments pris en compte dans nos analyses.

Sylvain LAROSE, CEREMA

Bonjour. Effectivement, nous avons conduit les études de trafic et proposé un certain nombre d'hypothèses d'évolution des déplacements automobiles. Je ne vous cache pas qu'aujourd'hui les phénomènes que vous évoquez étaient avant le développement des outils numériques, des outils de communication et le développement du télétravail. En fait, nous avons très peu d'éléments qui nous permettent de quantifier ou d'avoir des éléments précis à prendre en compte dans nos études pour quantifier les déplacements qui ne se feraient plus. Comme l'a rappelé Samuel MEUNIER, c'est vrai que le domicile – travail aujourd'hui représente une part des déplacements qui a tendance à diminuer. Nous avons par contre un développement de tout ce qui est déplacement lié aux affaires personnelles, aux affaires professionnelles et aux loisirs.

Nous avons évoqué également l'impact du développement d'internet et des achats dématérialisés, il faut savoir qu'aujourd'hui un certain nombre de recherches sont menées sur le sujet pour essayer d'estimer précisément l'impact de ces commandes internet sur tout ce qui est trafic de marchandise et livraison, notamment livraison terminale aux particuliers qui ont fait ces commandes. Et aujourd'hui, nous n'avons pas encore d'éléments concrets qui nous permettent de les quantifier et de les prendre en compte dans nos études.

Pour répondre plus précisément, qu'avons-nous pris en compte ? Nous avons pris en compte les phénomènes classiques de projection, à savoir l'évolution de la mobilité liée au développement démographique, à l'accroissement de la population et au dépassement de la population, puisque nous avons tout de même un phénomène qui se confirme d'année en année de déplacement des populations des centres-villes vers les communes périurbaines. Nous avons également pris en compte tout ce qui est lié au développement économique, avec le transport de marchandises et le déplacement des emplois, avec un cas particulier, complémentaire sur le nord de la région, puisque nous avons effectivement des hypothèses de dynamique économique assez forte sur le Luxembourg, qui, sauf évolution ou rupture sociétale importante, continuera à générer des flux de déplacements forts vers le Luxembourg.

Emmanuelle GAY, Directrice de la DREAL de Lorraine



Peut-être juste un complément. Effectivement, c'est le rôle de l'expert de dire qu'il y a des états de connaissance qui sont incomplets aujourd'hui, mais qui se construisent pour essayer d'apprécier et d'anticiper ces évolutions au plus près, mais qui, aujourd'hui, dans ce dont nous disposons ne sont pas aux ordres de grandeur que nous évoquons. Ce que je voulais ajouter, c'est que les études de trafic, comme toujours, sont basées sur des hypothèses. Les hypothèses ne sont pas des certitudes là non plus. Le choix que nous avons voulu faire sur ces hypothèses était de pousser l'exercice au plus loin pour être sûrs de ne pas surestimer le trafic qui resterait sur la route, pour ne pas justement nous dire qu'il faut absolument faire un projet si, finalement, le trafic n'est pas au rendez-vous.

Pour prendre juste un exemple de ce point, sur le covoiturage qui est un usage en développement, nous avons une hypothèse de travail qui est triple de ce que nous constatons dans les configurations les plus favorables. Bien sûr, ce ne sont pas des certitudes avérées sur la façon dont les choses fonctionneront en 2030, mais nous prenons des hypothèses volontaristes sur tous les usages, transports collectifs, covoiturages ou autres qui permettront de diminuer effectivement le trafic. »

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Merci. J'ai Monsieur en haut. Et après, le Monsieur, là.

Claude PIERRE DIT BARROIS, représentant de la FNAUT

Bonjour. M. PIERRE DIT BARROIS. Je représente la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT). En assistant à cette séance d'aujourd'hui, j'ai l'impression de replonger 12 ans en arrière, dans la mesure où j'avais déjà participé à ce même type de débat à propos de l'A32, à Toul notamment. Je ne poserai pas de questions très précises, je voudrais simplement donner un point de vue qui est celui de la FNAUT. Comme vous pouvez le comprendre, nous défendons les transports en commun, les alternatives à la voiture, bien entendu et nous n'avons pas vraiment une religion particulièrement positive envers les autoroutes. Nous ne sommes pas de ceux qui considèrent que lorsqu'une autoroute est saturée, il faut vite en refaire une deuxième. Je repense à Toul notamment, à propos du projet d'A32. Il n'a finalement pas eu lieu. Et dès que cela a été terminé, je me disais en moi-même : « Ne vous inquiétez pas. On va le ressortir. Cela s'appellera peut-être A31 bis. Cela ne sera pas l'A32. Vous aurez eu gain de cause. » Cela ressemble un peu à un gag, mais évidemment c'est ce qui est arrivé.

Cela ne veut pas dire que nous sommes opposés à des aménagements. Même si, finalement, les conditions – nous parlons d'opportunités aujourd'hui – n'ont pas fondamentalement changé, les critères qui ont fait que nous nous opposions à une A32 par exemple restent les mêmes aujourd'hui. Pourquoi ? Parce que la seule différence entre les deux est que les trafics ont augmenté de façon inconsiderée. Les poids lourds fleurissent. Nous semblons préconiser le développement durable du transport routier en quelque sorte. Par conséquent, les arguments que nous pouvons employer n'ont guère changé. Nous pourrions presque faire un copier-coller. Je fais allusion au cahier d'acteur que nous avons fait à l'époque. Nous pensons en refaire un cette fois-ci, mais encore une fois cela ne sera pas très difficile à constituer.

Je terminerai sur un exemple. Nous avons beaucoup parlé de transports alternatifs, autres que ce qui est routier. Je pense évidemment en priorité au train. Et plus particulièrement à l'axe nord-sud, qui est en cause ici. Et même encore plus particulièrement à l'accès au Luxembourg. C'est vraiment le tohu-bohu absolu. Nous avons rouvert une halte à Hettange-Grande. Elle explose. Il n'y a pas assez de places aux parcs relais pour les personnes qui viennent là parce que cela les arrange. Il y a un goulot d'étranglement terrible vers le Luxembourg. Par exemple, nous parlons d'une troisième voie sur l'A31. Pourquoi pas ? Je vous en propose une autre. Il y a 4 voies entre Pagny-sur-Moselle et Metz. Il y a 4 voies entre Metz et Thionville. Les Luxembourgeois sont en train d'en faire une, enfin une quatrième également, en redescendant vers Bettembourg. Et nous, nous avons un goulot d'étranglement terrible entre Thionville et Bettembourg. Je serais tenté de proposer une troisième voie. Quand nous voyons l'emprise d'une voie ferroviaire, c'est très modeste, au regard du débit qu'elle peut procurer. Si nous avions ce type d'aménagement un peu lourd – je le reconnais – qui soit programmé à égalité avec le projet d'autoroute, nous serions peut-être un peu plus conciliants dans les propositions que nous pouvons faire, même si nous n'y sommes pas fondamentalement opposés.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Merci.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL Lorraine



Puisque vous évoquez le trafic ferroviaire entre Thionville et le Luxembourg, il faut savoir que les services de la région ont conduit une étude sur le potentiel d'évolution de la demande, caractérisation de la demande actuelle, potentiel d'évolution, en retenant des scénarios volontaristes qui ont permis d'identifier en effet ce que vous dites : un potentiel avec une possibilité envisagée à l'horizon de 15 ans d'une augmentation de 100 % de cette demande, dans un scénario volontariste, je le répète. Du coup, un travail a été conduit en partenariat entre SNCF Réseau, l'État et la région pour identifier quels étaient les investissements à réaliser pour pouvoir mettre en place l'offre de service ferroviaire qui permettrait de répondre à ce doublement de la demande sur cette partie. Les conclusions seront d'ailleurs téléchargées. C'est une étude qui a été pilotée par SNCF Réseau. Cela montre qu'il n'y a pas besoin de troisième voie pour répondre à cette demande. Nous pouvons y répondre en libérant des sillons, notamment grâce à la mise en œuvre de la LGV, l'organisation du cadencement et, comme cela a été évoqué rapidement encore – j'en suis désolé – si la demande augmente par la mise en place de matériels capacitaires supplémentaires. Donc, toutes ces choses sont bien prises en compte et regardées. Comme je vous le dis, un résumé de cette étude conduite par SNCF Réseau sera mis en ligne. Par contre, même en prenant en compte cette hypothèse volontariste, c'est 10 000 véhicules qui seraient retirés entre Thionville et Luxembourg, ce qui reste relativement insuffisant par rapport aux perspectives de saturation de la voie.

Ensuite, il y a des éléments limitants à l'usage du fer. Nous avons donné quelques exemples dans le dossier. Je ne veux pas être trop long dans la réponse.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Merci. Monsieur, au milieu.

Henri POIRSON, Maire de Dieulouard

Bonsoir. Henri POIRSON, maire de Dieulouard, vice-président de la Communauté de communes du bassin de Pont-à-Mousson, et vice-président au parc naturel régional de Lorraine. Je voudrais intervenir. Un de mes administrés vient un peu de m'interpeler : il vient d'acheter une maison et ne savait pas qu'il y avait un gros projet d'envergure sur notre territoire. La commune n'est pas à l'origine de ce projet, mais le premier projet existe depuis 1960. Comme quoi, cela fait longtemps que nous parlons du barreau Toul – Dieulouard, puisque lorsque nous avons commencé à créer l'A31, nous avons commencé à parler également du barreau Toul – Dieulouard.

Je rejoins tout à fait ce qu'il vient de dire sur le transit des poids lourds, qui ne prendront pas une autoroute à péage. Ce matin, à RTL, ils parlaient justement des coûts de transport, puisque nous connaissons les problèmes de nos transporteurs logistiques. Ils annonçaient le prix d'un transporteur français qui était à 34 euros de l'heure. Vous, vous avez annoncé 44, ce qui veut dire que le coût du camion est de 10 euros de l'heure. Le coût d'un transporteur des pays de l'Est était à 7,30 euros et que le coût d'un transporteur roumain était inférieur à 4,50 euros. Avec ces coûts-là, il est certain que, de toute façon, le transit ne passera pas par là.

Je vous propose de faire tout simplement un barreau Toul – Dieulouard, parce que j'émet un avis favorable à ce barreau Toul – Dieulouard, puisque l'A31 est tout de même quelque part une aberration. En traversant la ville de Nancy, Maxéville, Champigneulle, Bouxières-aux-Dames, Custines, Belleville, Dieulouard, c'est de la faire tout simplement gratuite. Et pourquoi ne pas réutiliser la départementale 611, ce qui permettrait d'utiliser un peu moins de foncier, puisque vous avez estimé un chiffre très minimaliste avec 120 hectares ? Je trouve que c'est tout de même très minimaliste par rapport à ce que vous disiez. J'aurais aimé savoir combien de véhicules transiteraient entre Toul et Dieulouard si vous mettiez le barreau en place. Aujourd'hui, à Dieulouard, dans les journées de pointe, nous avons environ 15 000 véhicules/jour et environ 2 000 camions. Justement, il y avait une proposition d'utiliser un portique, étant donné qu'il y a les baisses de l'État qui ont été relativement importantes dans les dotations des collectivités, je proposerais l'autorisation de récupérer un portique et de l'installer à Dieulouard. Si je mettais 25 centimes seulement par passage de camion, j'amortirais les 170 000 euros que je perdrai cette année.

Cette pollution est relativement importante. Vous avez présenté un projet. Nous l'avons reçu en mairie déjà dans les années 2010. La bande des 3 000 mètres était réduite à 1 000 mètres sur toute une partie, mais à 300 mètres sur Dieulouard. Ce qui veut dire que vous avez déjà arrêté votre projet de passage sur lequel je dénonce un peu, car c'est tout de même au cœur du village que cela traverse. Avez-vous bloqué ce couloir à 300 mètres à proximité des habitations ? Dans la Vaux de Chanot exactement, donc à proximité de l'habitation de l'administré qui vous a interpellés tout à l'heure. Ou alors acceptez-



vous de déplacer ce couloir et de réutiliser en fin de compte le tracé qui était de 1960 et qui était entre Belleville et Dieulouard ? Je vous remercie.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL Lorraine

Vous avez posé plusieurs questions. Dans la première, vous avez évoqué la question des coûts des poids lourds. Les coûts que nous évoquons ne sont pas les coûts horaires des conducteurs. C'est le coût économique du transport qui prend en compte l'ensemble des coûts supportés par l'entrepreneur : l'immobilisation du véhicule, le coût salarial, les charges ou autres. Comme mentionné, ce sont des éléments issus d'études menées sur un panel beaucoup plus large que celui du seul projet A31 bis et qui prennent du retour d'expérience sur un grand nombre d'années. Je n'ai donc malheureusement pas d'autres éléments à vous apporter, autres que vous confirmer ce coût que nous utilisons. Bien sûr, c'est un coût moyen, donc il y a une répartition de ces coûts qui dépend des entreprises. Sachant qu'une entreprise locale qui fait un transport plus court a en général un coût ressenti un peu moindre. Mais pour le transit, c'est un coût tout à fait objectif, dans la mesure du possible, au travers d'un certain nombre de retours d'expérience et d'études.

Vous posez la question de la réutilisation de la RD611. Aujourd'hui, en mettant en place une 2 x 2 voies, nous sommes obligés de respecter un certain nombre de normes. Ces normes ne sont pas liées au fait que cela soit gratuit ou pas. Ces normes impliquent un certain nombre d'obligations en termes d'aménagement des échanges. Ce sont des obligations liées aux principes de sécurité. Au final, lorsque nous prenons en considération qu'ensuite nous accueillerons un trafic qui nécessite une restructuration de la chaussée, de l'infrastructure existante, aujourd'hui réutiliser la RD611, comme nous l'avons précisé dans le dossier, il n'y a pas de réutilisation en tant que telle. Il y a la réalisation d'une infrastructure à 2 x 2 voies avec les normes qui s'y appliquent et le rétablissement des dessertes locales autour qui peuvent se faire soit à côté de la RD611, soit sur la RD611. Cela sera affiné au moment où nous en serons au niveau des tracés.

Après, sur la question du fuseau, en effet nous travaillons sur des fuseaux. Si vous avez des éléments à porter à notre connaissance sur des choses à étudier qui ne l'auraient pas été, nous sommes ouverts à les regarder. Je crois que vous nous aviez saisis au travers d'un courrier sur la possibilité de regarder un calage plus fin des tracés, à quoi nous vous avons répondu positivement sur la possibilité quand nous avancerons dans les études, si la poursuite du projet est validée, si ce fuseau est bien conservé, d'affiner les tracés et de regarder différentes hypothèses. Sachant qu'après, quoi qu'il arrive, la concertation continue. Et de toute façon, lorsque nous en arrivons au stade de l'enquête publique, il y a bien la présentation des différentes variantes et options qui ont été étudiées. S'il y a des choses à porter à notre connaissance, dont vous estimez qu'elles n'auraient pas été suffisamment étudiées, nous sommes prêts à les regarder.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Excusez-moi. Y a-t-il vraiment un fuseau de 300 mètres qui a été défini ? Ou sommes-nous au fuseau du kilomètre ? Je crois que c'était la question de M. le Maire.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL Lorraine

Je passe la parole à Jérôme PFAFF du CEREMA qui vous donnera quelques éléments. Sachant que, je le répète, nous sommes sur des options de passage.

Jérôme PFAFF, CEREMA

Effectivement, je peux confirmer ce qu'indique Samuel MEUNIER. En termes d'études de tracé sur le secteur, nous restons au stade des options de passage. Et il n'y a pas eu à ma connaissance de fuseau précis de passage qui ait été défini sur le secteur.

[Intervention hors micro]

Jérôme PFAFF, CEREMA

Sur le sujet, il y a eu des études passées dans le cadre des projets précédents. Par contre, dans le cadre du projet A31 bis, nous sommes encore au stade...

[Intervention hors micro]

Jérôme PFAFF, CEREMA



Par rapport à ce que vous indiquiez, en termes de fuseau de passage, je n'ai pas tout à fait saisi.

[Intervention hors micro]

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Donnez un micro, s'il vous plaît.

Henri POIRSON, Maire de Dieulouard

Nous l'avions reçu en mairie, en 2009 ou 2010 – j'avais rencontré à l'époque le chef de projet de la DDT concernant ce projet. Il y a un rétrécissement qui fait 300 mètres de large à Dieulouard. Si vous me dites aujourd'hui que ce projet peut être remis en cause, c'est ma question.

Jérôme PFAFF, CEREMA

Où situez-vous le fuseau de 300 mètres ?

Henri POIRSON, Maire de Dieulouard

Juste à Dieulouard, dans la Vaux de Chanot exactement, juste à proximité des habitations, dont notre administré est présent.

Emmanuelle GAY, Directrice de la DREAL de Lorraine

Peut-être en termes de méthode, ce que nous souhaitons vous proposer, c'est effectivement que vous nous transmettiez ces éléments. Notre compréhension et la conduite du projet sont qu'aujourd'hui nous sommes sur un niveau d'études amont. Effectivement, nombre d'entre vous l'ont rappelé, nous sommes sur un historique un peu long, avec des rebondissements multiples, des tracés anciens, des tracés plus récents. Aujourd'hui, en conception du projet A31 bis, nous sommes sur une étape amont de débat sur des fuseaux larges. Transmettez-nous effectivement ces éléments et nous les regarderons pour vous apporter ultérieurement, dans la suite du débat, des précisions, et par la suite du projet également.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Bien. Récupérez le micro. Monsieur, derrière vous.

Thierry COULOM, adjoint à la circulation, mairie de Nancy

Thierry COULOM, adjoint au maire à la circulation sur Nancy. Il y a tout de même des constantes. C'est un avis que je donne. Le dernier projet a été refusé, mais il y avait des personnes, déjà, qui étaient contre, disant : « Est-ce que le trafic va augmenter ? » Depuis, il a augmenté. Il y a des réalités que rien ne peut contredire. Il y a de plus en plus de voitures et de plus en plus de personnes qui se déplacent. C'est le sens des choses. On peut m'expliquer que demain le pétrole sera plus cher, il n'empêche qu'aujourd'hui il y a de plus en plus de déplacements et les personnes utilisent de plus en plus de voitures, parce qu'ils en ont de plus en plus. Le taux de voiture par habitant augmente. Et ce n'est pas près de finir. Parce que si demain nous devons imaginer d'ailleurs l'industrie française ne développant pas plus de voitures, nous voyons bien que lorsqu'elle a été en souci, nous nous sommes aperçus qu'elle représentait 10 à 15 % de notre potentiel global. Donc, ce n'est pas demain la veille que tout cela faiblira. Nous sommes donc devant une alternative qui n'en est pas une. Le trafic augmentera. Il a déjà augmenté. Dans le temps, il avait augmenté fortement. Nous parlons d'économie circulaire. L'économie circulaire existait, mais c'était du temps de nos arrière-grands-parents, lorsqu'ils se déplaçaient en charrette. Je veux bien que nous retrouvions cette économie, je veux bien qu'elle soit favorable, mais elle ne représentera toujours que quelque chose de minoritaire, parce que le monde est fait de flux. Et ces flux, il faut bien les cadencer, les organiser. Aujourd'hui, je regrette parfois le côté Bisounours de quelques remarques, parce que si nous ratons encore cette occasion de faire en sorte que les transports soient améliorés... Je n'ai pas de solution particulière, mais simplement si nous ratons l'occasion de moderniser l'A31, nous pénaliserons la Lorraine et au bout du compte ce ne sera peut-être pas le retraité du coin, face à son paysage, qui sera impacté, mais ce sera le jeune qui n'aura peut-être pas d'emploi, parce que les emplois iront se faire ailleurs. Ce sera peut-être le chef de famille qui se verra obligé de se déplacer de 500 km, parce que l'usine aura été augmentée en investissant dans un endroit où il y avait des transports, une accessibilité, une facilité.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

S'il vous plaît.



Thierry COULOM, adjoint à la circulation, mairie de Nancy

Même si cela ne vous plait pas, ayez la correction d'écouter ce que les contracteurs peuvent vous dire, parce que nous aussi, nous avons parfois du mal à supporter le côté Bisounours de ce que vous déclarez.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Bien. Qui souhaite prendre la parole ? Monsieur ?

Yves LUBRANIECKI

Merci. LUBRANIECKI, citoyen. Juste pour répondre à Thierry COULOM qui vient de s'exprimer. 6,48 millions de tonnes. Cela ne vous dit rien. Nous sommes actuellement à 600 tonnes nettes d'émission de CO² par seconde. 6,48 millions de tonnes, c'est le nombre de tonnes de CO² qui auront été émises de façon nette par l'activité anthropique au niveau de la planète pendant la durée de cette réunion. C'est vrai qu'il y a de plus en plus de déplacements et il faut continuer comme cela. Jusqu'où ? Je ne sais pas. Mais il faut tout de même se poser la question à un moment.

Deux choses. La première est que j'ai la faiblesse de penser que si nous rendons justement plus facile les déplacements nord-sud par l'intermédiaire de l'A31 bis, nous augmenterons considérablement l'afflux de véhicules sur l'A31 bis, parce que des personnes qui passent aujourd'hui par l'Alsace, par Troyes, par Paris ou je ne sais où, diront que c'est plus pratique de passer par le sillon mosellan et viendront passer par là. Je pense que nous réglerons le problème momentanément, mais au bout de quelques années, le problème se reposera exactement dans les mêmes conditions.

Et un problème de méthode pour terminer. Nous avons parlé tout à l'heure de multimodalité. C'est vrai qu'il y a une particularité dans le sillon mosellan. C'est que nous pouvons utiliser la Moselle, la voie ferrée et l'autoroute. Mais je me demande pourquoi ce débat, qui est très bien d'ailleurs – c'est bien organisé, nous sommes bien propres sur nous, je suppose que cela doit coûter une fortune, mais tant mieux, c'est la démocratie participative... Mais n'aurions-nous pas pu, dans cette forme de débat, la faire au niveau de la multimodalité et peut-être nous interroger déjà avant de travailler sur l'autoroute, commencer par nous demander s'il n'y avait pas d'autres formules, qui étaient plus intéressantes, en particulier par rapport aux émissions de CO² dont je parlais tout à l'heure. Merci.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

La DREAL considère avoir déjà répondu à plusieurs reprises à cette question.

Emmanuelle GAY, Directrice de la DREAL de Lorraine

Simplement redire que c'est un choix évidemment de la Commission, dans l'organisation du débat, d'avoir un atelier spécifique sur l'intermodalité. C'est un choix qui nous semble tout à fait opportun et qui correspond vraiment à la façon dont nous travaillons sur l'ensemble des déplacements sur le sillon. Le 21 mai, c'est bien l'objet d'un débat plus large, avec l'ensemble de ces éléments, parce que le travail mené sur le sillon couvre bien tous les modes, avec participation par exemple des acteurs ferroviaires, SNCF Réseau par exemple.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Monsieur, juste à côté.

Pierre CHRISTOPHE

Bonsoir. Pierre CHRISTOPHE. Je voudrais revenir sur les conditions dans lesquelles ce débat est mené et revenir à quelques règles ou quelques principes qui ont été évoqués par le Président de la Commission nationale du débat public. Une des premières règles était qu'il n'y a pas de débat si aucune décision n'est prise. Or, il semble bien que la façon dont les choses sont présentées, la décision est prise. Elle n'est évidemment pas formellement prise, il n'y a pas de signatures si vous voulez. Mais il semble bien que l'État tienne très fortement à ce projet. Et par conséquent, nous aurons beau débattre tant que nous voudrions – dans la mesure où les personnes qui habitent dans la région le savent bien, ce dossier revient tous les 10 ou 15 ans – si cela ne passe pas cette fois-ci, cela passera la fois suivante. Je crois qu'il y a une certaine malhonnêteté à présenter les choses de cette façon. Il me semble que s'il y avait débat, il faut poser des questions. Et dire par exemple : comment pouvons-nous améliorer les transits, le transport des habitants de cette région ? Et si nous posons la question, cela veut dire que nous étudions à égalité l'ensemble des moyens possibles, y compris les questions d'intermodalité, de



covoiturage, de transports en commun, etc. Donc, ceci est la question de la décision qui est déjà prise. Le préfet de région arrive dans la région, il s'est dit : « Je ne connais pas cette région. Que pourrions-nous y faire ? » Il ouvre ses tiroirs : « Ah, tiens ! Un projet d'autoroute, c'est sympa. Allons-y. » Cela se passe tous les 15 ans.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Jusqu'à maintenant, le débat était de bonne tenue. Ici, les débats sont de qualité ! Donc, les insultes n'ont pas de place

Pierre CHRISTOPHE

Je n'ai pas fini.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Vous allez arrêter si cela continue comme cela.

Pierre CHRISTOPHE

Je n'ai pas fini. Deuxième condition.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Monsieur, ici, les débats sont de qualité ! Donc, les insultes n'ont pas de place.

Pierre CHRISTOPHE

Il n'y a pas d'insultes.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Si, Monsieur. Vous avez d'abord parlé de malhonnêteté.

Pierre CHRISTOPHE

Non. J'en viens à mon deuxième point, si vous voulez bien.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Oui, mais la prochaine fois, vous n'aurez pas le micro.

Pierre CHRISTOPHE

Mon deuxième point est que vous avez dit, dans les principes, que chacun des intervenants est traité à égalité. Or, vous avez donné la parole en début de cette réunion au maire de Nancy et ensuite au préfet de la région Lorraine, qui ne se sont pas contentés de mots d'accueil, mais qui ont donné leur point de vue, avant même que le débat ne soit ouvert. Donc, il n'y a pas eu d'égalité.

Troisième élément : la question de la transparence. Beaucoup de questions ont été posées parce qu'effectivement le projet du maître d'ouvrage a été communiqué très tardivement. Pourquoi l'ensemble des documents qui alimentent, documentent ce dossier, ne sont-ils pas disponibles dès maintenant ? Pourquoi faudra-t-il attendre qu'ils soient éventuellement mis en ligne ? Nous ne comprenons pas.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Quels documents ?

Pierre CHRISTOPHE

Je finis, si vous voulez bien. Vous aurez compris que je suis absolument contre ce projet que je trouve totalement ridicule et mal construit et surtout qui ne pose pas les bonnes questions. Ce que vous réussirez à obtenir, c'est en fait une opposition des territoires. Nous l'avons vu sur la question du triplement de l'autoroute au nord de Bouxières ou de la réalisation d'un barreau entre Gye et Dieulouard. En fait, ces questions-là, en tout cas pour ce qui concerne le bassin de Nancy, opposent les territoires. Et cela, c'est très grave.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis



Bien. Il y a une question là-haut, s'il vous plaît.

Jean BOMBARDIERI, habitant de Chaudeney-sur-Moselle

Bonsoir. Jean BOMBARDIERI. J'habite à Chaudeney-sur-Moselle. Je complète juste un peu ce que disait M. le Maire tout à l'heure. C'est un avis. En même temps, Chaudeney-sur-Moselle – nous l'avons déjà dit, mais c'est nécessaire de le répéter – l'autoroute passe déjà sur le village. Dans les propositions, il y a 5 propositions pour contourner Toul ou pour aller de Gye à Dieulouard ou à Jaillon. Il y en a 2 qui sont déjà *a priori* écartées, puisqu'il est indiqué que le maître d'ouvrage privilégie les solutions V3, V4, V5, dont une qui aurait été terrible parce que cela faisait de Chaudeney-sur-Moselle une aire d'autoroute, puisque cela la coinçait vraiment sur deux axes à grande circulation avec toutes les nuisances que cela génère, et avant tout d'un point de vue humain. Puis, il en reste tout de même trois pour passer Toul. À la lecture du dossier et de ce qui a été présenté, nous nous apercevons que la traversée de Toul est toujours fluide. Mon avis personnel serait, dans l'absence de détails précis sur le transit à Chaudeney, puisqu'il ne reste plus que celui-là – et il reste 3 passages possibles sur le village de Chaudeney... soit il y a un nouveau pont, soit nous démolissons celui qui existe, soit nous l'aménageons. Mon avis est qu'il serait bien de réduire les nuisances actuelles en aménageant le pont existant, en réduisant les effets sonores et les effets de pollution avec toutes les retombées d'un pont qui passe au-dessus de maisons, enfin à 30 mètres des premières habitations. Merci.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Bien. C'est noté. Il est 22 h. Nous pouvons encore prendre quelques questions si vous le souhaitez. Monsieur, en dessous, en blanc.

Jean-Marc DUSSAULX, université de Lorraine

Bonjour. Jean-Marc DUSSAULX, université de Lorraine. Je voudrais d'abord faire trois rappels. Le Monsieur qui a répondu à Thierry COULOM a très bien dit une chose. Lorsque nous rajoutons des voies, cela attire des véhicules. C'est un système d'aspiration. C'est-à-dire que nous pourrions toujours rajouter des voies et cela ne changera rien. Au contraire, il y aura des bouchons un peu plus tard, dans 5 ans, 10 ans.

Autre chose, c'est la différence d'attraction entre deux villes. Si nous regardons Blois – Paris, Orléans – Paris, Lunéville – Épinal – Toul par rapport à Nancy, plus la voie est rapide entre une petite et une grosse, plus la petite se désertifie, moins il y a d'activités économiques et d'emplois et plus cela devient une cité-dortoir complètement morte.

Le Monsieur de FLORE 54 a rappelé que le Luxembourg attire actuellement de l'emploi. Le nord de la Lorraine est en train de devenir une cité-dortoir pour le Luxembourg. Cette autoroute permettra d'avoir une Lorraine-dortoir : des personnes qui travaillent à Toul, au lieu d'aller à Nancy, iront au Luxembourg, voire des personnes d'Épinal. Cela veut dire que cela ne rendra pas du tout service à la Lorraine, à qui cela coûtera très cher. Et cela fera perdre de l'emploi, perdre énormément d'attractivité. Cela handicape son avenir. Et cela rend service au Luxembourg, mais ce n'est pas l'argent du Luxembourg qui paiera cette autoroute, mais le nôtre. Donc, je ne comprends pas très bien pourquoi nous rendons service aux Luxembourgeois et qu'on nous handicape notre avenir. Donc, avoir moins d'emplois, avoir des coûts plus élevés, avoir plus de pollution. L'institut de cancérologie de Lorraine a fait une étude qui montre qu'à 300 mètres d'une autoroute, les cancers sont en très forte augmentation. Et plus il y a de trafic, plus il y a de cancers. Là, vous allez augmenter des autoroutes, augmenter du trafic, augmenter les cancers. Nous, nous aurons les pollutions, les malades, les morts et le chômage. Je ne vois pas trop l'intérêt.

Vous parliez de développement. Oui, le développement des cancers. C'est bien, nous pourrions avoir de nombreux chercheurs en cancérologie, ils auront beaucoup de travail. Je vous le promets.

Quoi d'autre ? Ce qu'il faut faire, nous le savons très bien. Plus nous augmentons la capacité d'une voie, plus les personnes l'utilisent. Au contraire, si nous réduisons les capacités d'une voie – c'est ce qui a été fait en passant de 130 à 110 – elle se fluidifie. Après, il suffit de faire ce qui avait été proposé à l'époque de l'A32. Nous avons proposé que l'A31 passe à 90 km/h pour les voitures et à 80 km/h pour les camions. Plus nous roulons lentement, et plus il y a de véhicules qui passent dans un temps donné. Donc, il n'y a plus de problèmes de congestion. Et comme nous roulons moins vite, nous attirons moins, parce que les personnes ne réfléchissent pas au temps qu'elles mettent réellement, mais au temps théorique. Si c'est écrit 130 km/h, ils ont l'impression qu'ils pourront le faire à 130 km/h puisqu'ils le font à 2 h du matin. Par contre, ils découvrent qu'à 7 h 30, cela ne fonctionne pas. Ils ne peuvent pas rouler à 130 km/h à 7 h 30, ni le soir à 17 h 30. Donc, passer à 80 km/h



pour les camions et à 90 km/h pour les voitures, et à ce moment-là, il n'y a plus besoin d'avoir une autoroute. Il suffit même de remplacer des échangeurs par des ronds-points, ce qui augmente la sécurité. Il faut savoir que les camions créent des problèmes. Vous avez parlé des morts et des accidents graves. Un camion regarde sa vidéo sur son écran, roule en continu, et plus c'est droit et plus il fait d'accidents, parce qu'il s'endort et ne tient pas compte de ce qu'il y a autour de lui. S'il y a des ronds-points, si ce n'est donc plus une autoroute, si l'A31 devient une route normale, nous réduisons énormément le nombre d'accidents et le nombre de morts, en permettant d'avoir plus de report sur les autres voies et donc moins de pollutions en Lorraine. Et plus d'emplois en Lorraine également. C'était juste pour l'avenir de la Lorraine, une petite chose.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Bien. Merci.

Emmanuelle GAY, Directrice de la DREAL de Lorraine

Peut-être quelques éléments de réponse. Vous avez abordé la question de la régulation des vitesses sur l'infrastructure existante. Là aussi, c'est bien quelque chose que l'État travaille, a travaillé, en équipant l'A31 d'outils de gestion, d'information et de régulation des vitesses. Là aussi, c'est pris en compte dans la démarche de conception du projet. Et si nous proposons effectivement un projet d'aménagement de l'infrastructure existante qui va au-delà de la régulation, c'est parce que cette régulation ne suffit pas à empêcher la congestion. Elle peut la retarder sans l'empêcher.

Ensuite, sans développer, vu l'heure, la question de la qualité des infrastructures avec ce qu'elles permettent en termes de recrutement dans un bassin d'emploi proche, de fonctionnement pour les entreprises, et régulièrement pointées par les entreprises comme un enjeu fort dans les choix de localisation ou de maintien d'une activité, parce qu'il y a derrière un certain nombre de données, tant sur l'emploi que sur le fonctionnement des activités économiques qui sont liées à cette qualité des infrastructures, sur lesquelles, dans les comparaisons internationales, la France a d'ailleurs longtemps été plutôt bien positionnée. Pour la Lorraine, il y a un certain nombre de points forts du fait de sa position géographique et des infrastructures existantes. Cette qualité des infrastructures et cette fluidité des circulations sont un enjeu pointé par les acteurs économiques, y compris en Lorraine. Ce n'est pas du tout – bien au contraire – uniquement par rapport aux Luxembourgeois. C'est bien un enjeu également pour les employeurs lorrains.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL Lorraine

Juste pour compléter sur un ou deux éléments. Vous avez évoqué la question de la sécurité. Je pense qu'un certain nombre d'études montrent tout de même que la sécurité est globalement meilleure sur les autoroutes que sur les autres axes. L'autoroute est facteur de sécurité pour la circulation.

Autre chose. Vous avez dit qu'une route attire nécessairement des circulations. Ce que nous constatons dans nos travaux, c'est qu'en recréant de la capacité sur une autoroute qui, aujourd'hui, est saturée et connaît des ralentissements, nous recaptions du trafic qui, aujourd'hui, devrait être dessus et part sur les réseaux secondaires qui ne sont pas forcément adaptés pour accueillir ce trafic. Il vaut tout de même mieux avoir des personnes qui ont envie de se déplacer rapidement sur autoroute, plutôt qu'elles passent dans les villages et utilisent le réseau secondaire. Nous voyons d'ailleurs dans nos études de trafic, lorsque nous regardons l'impact de l'autoroute sur les réseaux adjacents, nous constatons en effet que l'autoroute réattire des usagers qui étaient partis sur d'autres réseaux à cause de cette congestion, afin d'éviter les bouchons et, malheureusement, d'utiliser des réseaux qui ne sont pas adaptés.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Monsieur, en bas.

Gabriel FRANCESCHINI

Bonsoir. Gabriel FRANCESCHINI, simple citoyen. Je vois que, finalement, cela fait naître énormément d'objections et qu'effectivement nous avons l'impression que, bien souvent, c'est à charge. Je voudrais simplement prendre un exemple sur la méthode. Vous avez bien dit que cet équipement allait manger 120 hectares de terres agricoles. Ne serait-il pas possible, puisque nous sommes en Lorraine et que nous avons des friches industrielles un peu partout, en compensation finalement, de remettre en traitement 120 hectares de friches et de nous donner les moyens bien sûr de les réhabiliter. Nous aurions déjà au moins donné une solution à une des objections. Et à chaque fois, sur la méthode, à chaque objection, je pense qu'il y a son traitement, je pense que nous avancerions plus que ce que nous sommes en train de faire là, à savoir à mélanger les



intérêts personnels, les intérêts internationaux. Ce n'est pas une question, je n'attends pas de réponse. Mais simplement, voyons que c'est sur un équipement nécessaire, pour l'intérêt commun. Regardons comment nous pouvons finalement atténuer son impact.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Merci pour cette contribution. Qui souhaite la parole ? Monsieur, au milieu. Après, là-bas. Et après, en haut.

Claude HANRION, maire de Rosières-en-Haye

Bonjour. Claude HANRION, maire de Rosières-en-Haye, donc concerné par le nouveau tracé A31 bis, anciennement A32, anciennement je ne sais quoi, puisque depuis 1998 nous voyons des dossiers passer en mairie. Et des dossiers avec des tracés plus ou moins précis, comme l'évoquait le maire de Dieulouard tout à l'heure. Nous avons des tracés à 1 km, à 300 m, etc. Ces études, qui ont tout de même coûté aux contribuables pas mal d'argent, sont mises à la poubelle, si j'ai bien compris. Et nous repartons sur d'autres études. Où est le respect de l'argent public ? Nous ne savons pas trop.

Nous avons ce tracé. En fait, nous allons déporter un problème de nuisances autour de Nancy, autour de Bouxières, etc., de toutes les communes limitrophes, sur d'autres communes. C'est vrai qu'elles sont peut-être moins denses en population. Peut-être qu'elles se font moins entendre. Mais elles ont autant d'importance. Et lorsque nous avons un problème, nous ne le déportons pas, nous essayons de le résoudre. Or, là, nous ne résolvons pas le problème en créant un barreau, parce que si vous créez un barreau payant – nous l'avons vu avec l'autoroute A4, qui lorsqu'elle a été créée, était censée désengorger... lorsque je prends l'A4 pour partir en vacances, c'est parce que je sais qu'il n'y a pas de voitures dessus et que nous circulons tranquillement. Certes, je ne le prends qu'une fois dans l'année. Je paye le péage, mais c'est pour la tranquillité, parce qu'il n'y a personne dessus. À côté de cela, la nationale 4 est saturée, l'A31 est saturée.

C'est vrai, c'est une bonne idée de faire le barreau. Pourquoi pas ? Nous en parlons depuis 1960, depuis l'origine du tracé de l'A31. Mais qu'apportera-t-il ? Sera-t-il payant ? Nous l'avons dit tout à l'heure. J'ai entendu la réponse qui disait : « Le coût du transport a été calculé sur l'ensemble du tarif. » J'ai également entendu M. POIRSON à côté. Il a dit : « Le coût de la part salariale est de 34 euros, sur les 44 que vous estimez ». Ce qui fait qu'il reste 10 euros pour la partie transport, plus les 4 ou 5 euros des chauffeurs roumains et nous arrivons à 15 euros. Nous sommes loin des 44 euros. Le calcul est simple à faire. Vous ne voulez pas l'entendre, peut-être. Moi, je l'ai entendu et d'autres l'ont entendu. Et je pense que vous devriez intégrer ce calcul correctement dans vos dossiers, parce que pour l'instant vous êtes à 44 euros de coût, mais nous sommes loin de la réalité. J'entendais derrière un monsieur dire que nous ne sommes pas dans le pays de Bisounours, mais c'est peut-être lui qui est dans le pays des Bisounours, puisque c'est lui qui écoute les valeurs des 44 euros, qui n'écoute pas les valeurs réelles des 14 euros.

J'entends également la personne devant qui disait que nous mettons les territoires en opposition. C'est vrai, vous êtes en train de le faire. Vous créez un barreau Toul – Dieulouard pour désengorger Bouxières et Nancy. Donc, vous opposez les personnes de Nancy qui veulent de la tranquillité avec moins de circulation, avec ceux qui seront concernés par le barreau Toul – Dieulouard, qui eux, en auront plus. C'est vrai que la densité de population est moins importante à Toul qu'à Nancy. Donc, c'est Nancy qui gagnera. Nous avons entendu le maire de Nancy, il est d'accord. Évidemment, il ne dira pas qu'il est contre, cela fait moins de circulation autour de Laxou et de Nancy. Il faut être aussi lucide, sans être insultant. Tout à l'heure, j'ai entendu que dès qu'il y a une opposition, des arguments un peu forts, on devient insultant. Je ne suis pas insultant, je dis simplement les choses. Le maire de Nancy a dit qu'il était d'accord avec le projet. C'est sûr, cela désengorgera Nancy. Il ne peut pas être contre.

Nous avons aussi entendu tout à l'heure : « Le projet est déjà acté parce que l'État est d'accord. » Nous avons un projet, il n'y a pas longtemps, qui est tombé à l'eau avec la gare de Vandières. Le projet était acté, validé, il était même financé. Nous ne nous posions même pas la question de savoir s'il y aurait des péages ou pas, c'était financé. Et au total le projet, parce que 8 % de la population s'est prononcée... C'est comme toujours. Aujourd'hui, nous sommes en débat, nous entendons les personnes qui sont activement pour et les personnes qui sont activement contre. Les autres ne savent pas trop où aller et ne se prononcent pas. Là, nous allons faire un débat où nous demanderons aux personnes de se prononcer sur un projet, par un débat public. Nous sommes loin de représenter la totalité de la population concernée. La réunion est la première ce soir. Nous verrons aux prochaines réunions s'il y a beaucoup de monde. Je finirai par cette question : combien de personnes, pensez-vous, se prononceront sur ce projet et sur la validité de ce projet ? Avez-vous une idée ou est-ce encore de l'argent public dépensé pour faire des débats qui, au final, serviront à dire que les personnes qui se sont prononcées, même si elles



n'étaient peut-être que 8 % de la population concernée, ont dit d'accord. Donc, nous le faisons. Au même titre que la dernière fois, pour la gare : 8 % de la population s'est prononcée. Une majorité a dit être contre, donc la gare n'a pas été faite. Voilà. Merci.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Juste un mot en ce qui concerne le principe de débat public. Ce n'est pas un référendum, comme l'a dit le Président. Ce n'est pas un vote. C'est un échange d'arguments, pour ou contre, pour des améliorations, etc. Ensuite, ces échanges d'arguments sont transmis au maître d'ouvrage, lequel maître d'ouvrage prend une décision sur la suite qu'il donnera. Il n'y a pas de quantification, il y a tant de pour, tant de moyen, tant de contre. Ce n'est pas comme cela que nous travaillons. C'est la qualité de l'argumentation qui ensuite doit donner à réfléchir au maître d'ouvrage sur l'ensemble des sujets. Vous en avez traité un certain nombre. Il y en a d'autres que nous traiterons, comme celui du financement, etc.

Monsieur, juste après.

Serge LEDROIT, conseiller municipal à Chaudeney-sur-Moselle

Bonsoir. Serge LEDROIT, conseiller municipal à Chaudeney-sur-Moselle. La question que je me pose est : faut-il construire une nouvelle autoroute alors que l'État, la collectivité n'est pas en mesure d'entretenir l'A31 existante ? Chaussée fortement dégradée, nids-de-poule, marquage effacé, poubelles à ciel ouvert dans les fossés. Quelle image donner aux touristes pour notre beau pays ? Glissières de sécurité tordues et non remplacées, absence de murs antibruit pour certaines communes comme Chaudeney-sur-Moselle, absence d'éclairage aux bretelles d'accès, aires de repos sales et sans sanitaires, risques d'aquaplaning à certains endroits en cas de fortes précipitations, non-respect de la limitation de vitesse et l'interdiction de doubler par certains poids lourds qui, je le regrette, sont souvent des étrangers, risque d'accroître encore le trafic des poids lourds, déjà très important, dont les conducteurs profitent de la gratuité. Si le choix d'une autoroute concédée est retenu, le contribuable ne va-t-il pas payer deux fois cette nouvelle autoroute, si celle-ci n'est pas rentable ? Nous savons déjà que certains poids lourds utilisant l'axe Nancy – Dijon prendront l'autoroute à péage à Colombey-les-Belles et non à Gye pour économiser quelques euros. Ceux-ci vont-ils ne pas emprunter l'ancienne autoroute pour éviter le péage qui irait jusqu'à Dieulouard ? Mais cela a déjà été dit.

Enfin, habitant à Chaudeney, petit clin d'œil : va-t-on sacrifier le beau village de Chaudeney-sur-Moselle avec une autoroute au nord, une autoroute au sud et provoquer un massacre environnemental ? Je vous remercie.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Bien. Monsieur, qui se lève, là.

Jean-Paul DABONVILLE, membre de l'ATPCV

Jean-Paul DABONVILLE, ATPCV de Chaudeney. Je reviens sur les propos qui ont été tenus sur l'opposition des territoires. J'ai entendu ici des personnes de différents secteurs, de Bouxières-aux-Dames, de Dieulouard, etc., et je comprends que tout le monde est inquiet. Nous ne sommes pas non plus paisibles. Je vais vous dire simplement que jeudi soir nous avons fait notre réunion d'association. Il était 23 h, nous discutons dans la rue. À 23 h 15, environ, des avions ont décollé de la base d'Ochey, qui ont fait un bruit assourdissant, qui réveille tout le monde, etc. Nous avons également des nuisances formidables. Mais une chose est sûre, c'est que la base d'Ochey fait partie de notre pays. C'est-à-dire que nous l'acceptons, dans la mesure où...

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

D'accord. Mais bon ?

Jean-Paul DABONVILLE, membre de l'ATPCV

D'autre part, je tiens à dire aussi par rapport au tourisme local, que lorsque nous regardons la fréquentation du camping de Villey-le-Sec, il y a beaucoup de personnes qui passent une nuit ici, mais pas deux. Pourquoi ? À cause du bruit des avions. Si en plus se surajoute une autoroute dans le secteur, cela en sera fini du tourisme. Ils ne passeront plus. Nous perdrons sur le plan économique local.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Monsieur ?



Christian DUBOIS

Bonsoir. Christian DUBOIS. Moi, je suis très inquiet par l'évolution galopante du réchauffement climatique. Lorsque nous voyons la température aujourd'hui, lorsque nous voyons la pollution en région parisienne dont nous parlons beaucoup en ce moment, c'est très grave. Et j'ai l'impression que nous nous mettons la tête dans le sable. Nous devrions nous comporter en matière d'autoroute comme le font les maires des grandes villes, qui font tout pour dissuader le transport routier. Et à mon avis, il faut arrêter la construction d'autoroutes et améliorer le ferroutage, parce que l'évolution du climat est dramatique. Savez-vous qu'actuellement il y a des incendies en Sibérie ? Voilà. Bonsoir.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Encore une question, là, et là. Continuons.

Benjamin CLAUDON

Je voulais rebondir sur ce qui a été dit tout à l'heure, sur le monde des Bisounours, « plus de transports, et donc ce projet apportera de l'emploi. Il faut faire cela pour les jeunes, etc. » Il faut tout de même m'expliquer à moi qui habite près de la route de Dieulouard ce que ce barreau m'apportera en termes d'emploi. C'est un barreau sur lequel il n'y aura aucune sortie. Il y aura la sortie Toul, qui existe déjà et le côté Dieulouard qui existe déjà. Au milieu... C'est une nuisance, nous aurons un impact. Et nous, nous n'aurons clairement aucun bénéfice.

Ensuite, il nous a été dit que nous ne pouvions miser que sur une augmentation du trafic. Je veux bien, mais tant que nous continuerons à faire des politiques publiques, à dire qu'il faut mettre des autoroutes partout comme cela, plutôt que développer les nouveaux modes de transport, bien sûr que nous continuerons à augmenter les transports. Je veux dire que si nous remettons des autoroutes partout plutôt que des transports en commun ou plutôt que le développement du transport ferroviaire, que le transport fluvial, évidemment nous aurons une augmentation du trafic. Deux chiffres ont été donnés et sont les mêmes. Il y a eu le Monsieur de la FNAUT, je crois, qui développait l'idée d'un transport alternatif, du transport en commun, sur Thionville et on nous a dit : « Cela enlèverait 10 000 véhicules dans les prévisions les plus optimistes, ce n'est pas beaucoup ». Très bien. Mais 10 000 véhicules par jour, c'est le chiffre que vous nous avez avancé pour justifier le barreau Toul – Dieulouard. Donc, c'est suffisant pour nous remettre de l'autoroute, mais ce n'est pas suffisant pour nous mettre du transport en commun. Là, honnêtement, il faut m'expliquer en quoi le transport en commun qui est une solution d'avenir, selon moi, ne serait pas justifié par un même chiffre qui justifie de l'autoroute, qui, excusez-moi, fait très politique routière des années 60.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Votre question, s'il vous plaît ? Il y en a une sur les transports en commun. En avez-vous une autre ?

Benjamin CLAUDON

C'est essentiellement cette question. Et honnêtement, pensez-vous qu'un projet qui vise à remettre des autoroutes encore, à augmenter la pollution, à augmenter les nuisances, plutôt que de miser sur de vrais modes de transport qui misent sur l'avenir, sur le développement durable, est un projet tourné vers l'avenir ? Honnêtement.

Emmanuelle GAY, Directrice de la DREAL de Lorraine

Le projet vise à répondre au mieux à la fois aux besoins des populations d'aujourd'hui et de demain, parce qu'un certain nombre de tendances sont tellement structurantes que, même s'il y a une marge d'incertitude que nous essayons de prendre en compte, elles se poursuivront. Ce que je voulais juste dire rapidement – nous l'avons souligné, mais c'est essentiel dans la conception du projet – c'est que nous ne sommes pas sur un projet d'autoroute nouvelle pour créer une nouvelle desserte du territoire français sur un maillage qui n'existerait pas à l'échelle nationale. Nous sommes fondamentalement sur un aménagement d'une autoroute existante, qui vise aussi un certain nombre de difficultés de l'autoroute existante, y compris en termes de services qui ont été pointés, qui visent justement à vraiment y répondre de façon plus structurelle que le simple entretien courant. C'est également un enjeu. Sur l'aménagement de cette autoroute, il y a effectivement quelques sections neuves qui, du coup, présentent effectivement des impacts – nous ne les nions pas, nous les présentons.

Vous mentionnez effectivement parfois la question d'opposition des territoires. Il y a, dans la conception aussi, des principes où nous cherchons à minimiser des impacts partout où ils existent, à regarder aussi pour chaque territoire quels sont les



avantages en termes de fluidité, à évaluer les choses au plus juste. Et sur le barreau, je n'avais peut-être pas prononcé de façon assez forte, ce n'est pas 10 000 véhicules, c'est 18 000 dans nos estimations d'aujourd'hui, sur quelque chose qui, pour le coup, a un impact significatif sur la fluidité sur Nancy et qui permet aussi de séparer des trafics de nature différente, ce qui est une des spécificités et une des difficultés particulières de cette autoroute, tout le long de son tracé.

Jean-René DUBOIS, vice-président de l'Automobile Club Lorrain et ancien directeur général de la CCI Lorraine

Bonsoir. Jean-René DUBOIS, vice-président de l'Automobile club lorrain et ancien responsable au sein de la Chambre de commerce de Lorraine. Le débat de ce soir est très important et révélateur des conflits qui peuvent être générés à partir d'un tel projet. Il est évident que cette autoroute et nos infrastructures en Lorraine sont fondamentales pour le bon développement de notre économie, en premier pour le maintien des entreprises qui sont autour de cette autoroute, de ces entreprises qui sont en Lorraine et qui font vivre des milliers de Lorrains. Elle est fondamentale pour ces Lorrains qui vont travailler au Luxembourg ou en Allemagne (plus de 80 000, ce n'est pas rien, c'est pratiquement la population active d'un département). Tout cela est fondamental pour la survie de nos populations et le bien-vivre des personnes en Lorraine. Et c'est vrai que le tourisme est lui aussi important. Il faut absolument que cette autoroute puisse se développer. Au niveau de l'Automobile club lorrain, nous sommes tout à fait favorables à l'A31 bis et au barreau Dieulouard – Gye. Gratuit ou pas, mais en tout cas nous sommes tout à fait favorables. S'il est gratuit, c'est mieux. Mais vraiment, l'ensemble des 10 000 adhérents de l'Automobile club lorrain qui ont été consultés, produiront d'ailleurs un document, M. le Président afin qu'il soit tenu compte tout de même des automobilistes de Lorraine qui, pour la plupart, empruntent cette voie. C'est donc tout à fait fondamental.

Je voulais également dire que le monde des transporteurs de notre région est tout à fait conscient de cette problématique. Ce sont eux qui ont mis en place la voie Bettembourg – Perpignan. Ce sont eux qui affrètent ces camions et les font monter sur des wagons. Je crois que ce sont eux qui portent tout cela. Ils sont conscients des nuisances qu'ils peuvent générer. Ils sont conscients du fait que le trafic routier augmente de 10 % tous les ans. C'est pour cela qu'ils travaillent, qu'ils investissent dans des supports et notamment dans le ferroviaire. Ferroviaire qui, lui, rend beaucoup de services à l'industrie. Quand on voit que sont fabriqués à Florange les rails du TGV, qui font 118 m de long, qui sont transportés bien sûr par des wagons spéciaux jusque dans des lieux où ils sont mis en place, l'industrie de la Lorraine a besoin d'infrastructures fortes. C'est un des atouts fondamentaux pour le développement de notre économie.

Ensuite, je voudrais revenir sur ces transporteurs qui sont conscients de ces problèmes et qui ont envie de les résoudre. Ils travaillent donc à ce ferroutage et à ces alternatives. Il y a également un très grand projet, le projet fer Med, qui doit permettre de faire en sorte que l'on relie la mer du Nord à la mer Méditerranée. Ce projet fer Med est à l'heure actuelle à l'étude, pour faire en sorte que nous ayons des trains qui soient plus longs, qui aillent plus vite et qui permettent d'acheminer des marchandises produites dans le nord de l'Europe vers le sud de l'Europe, mais également des marchandises qui auront été fabriquées en Allemagne, dans la Ruhr ou ailleurs et qui iront en Espagne ou qui iront plus loin dans d'autres destinations comme l'Italie. Il y a aujourd'hui des alternatives qui sont très sérieusement étudiées, et je crois qu'il faut bien prendre conscience que c'est vital pour le maintien et le développement de notre économie.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Bien. Il est 22 h 30. Je crois que nous avons à peu près rattrapé le retard que nous avons pris à l'origine, retard pour le temps de débat. S'il n'y a pas d'autres interventions, il me reste à conclure. Si, il y a une intervention. Ce sera la dernière.

Jean-Jacques ATTENOT, membre de l'ATPCV Chaudeney

Jean-Jacques ATTENOT, ATPCV Chaudeney. Juste un petit rappel sur l'opportunité du barreau Toul – Dieulouard. Nous pouvons nous apercevoir que sur les cartes que vous nous avez fournies, à l'horizon 2030, nous ne constatons pas de saturation entre Gye et Bouxières. Il y a un petit ralentissement entre Gondreville et Nancy. Mais autrement, le reste est fluide ou dense.

Ensuite, concernant les camions, ne serait-il pas temps de faire payer aux poids lourds le coût réel de l'infrastructure ? Quand nous savons qu'un camion de 40 tonnes dégrade l'infrastructure de l'équivalent de 140 000 véhicules légers. Ne pensez-vous pas qu'il serait temps de leur faire payer le prix réel ? Et c'est valable également pour les péages d'autoroute d'ailleurs. Quant au financement, de toute façon, ce seront les Lorrains qui payeront d'une façon ou d'une autre. Je voulais poser une question à M. HÉNART, mais il est parti rapidement. Son adjoint aux transports est parti également, je crois.



Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Attendez. Ici, vous posez les questions au maître d'ouvrage.

Jean-Jacques ATTENOT, membre de l'ATPCV Chaudeney

Oui, mais c'est pour répondre aux personnes qui sont favorables. Dans notre commune, nous avons informé les concitoyens sur le projet, sur ses conséquences, etc. Je voulais simplement demander à M. Hénart et à M. ROSSINOT s'ils avaient parlé des conséquences financières de la concession étendue, à savoir que les personnes de Nancy qui iraient à Metz payeraient systématiquement l'autoroute.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Bien, une dernière réponse de la DREAL.

Emmanuelle GAY, Directrice de la DREAL de Lorraine

Merci. Par rapport à votre question sur la différenciation du coût entre poids lourds et véhicules légers, c'est effectivement bien un principe que nous souhaitons mettre en œuvre avec un coût au kilomètre plus important pour les poids lourds. C'est bien un principe de conception du projet. Ensuite, par rapport aux questions de simulation de trafic sans projet, nous avons bien des congestions à échéance 2030 sur l'infrastructure actuelle dans sa partie sud, qui sont très nettement supprimées. Elles sont présentées dans le dossier par la mise en place du barreau.

Michel MORIN, Président de la Commission particulière du débat public A31 bis

Très bien. Merci à tous de votre participation. Réunion demain à 19 h, à Metz. Et le 28 à Woippy. Merci.

(Clôture de la réunion à 22h35)