



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

### VERBATIM DE LA RÉUNION PUBLIQUE THEMATIQUE SUR LE FINANCEMENT Pont-à-Mousson, le 20 mai 2015, 19 h 05 à 22 h 25

#### En tribune

##### **Commission particulière du débat public :**

Michel MORIN, Commission particulière du débat public (CPDP)  
Christine JEAN, Commission particulière du débat public (CPDP)

##### **Maîtrise d'ouvrage :**

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint de la DREAL  
Yann LETROUBLON, Chef de projet DREAL Lorraine  
Olivier GENAIN, Responsable PPP de la DGITM

##### **Intervenants :**

Clément FOURCHY, Directeur général adjoint, ESPELIA  
Claude ABRAHAM, Ingénieur général honoraire des Ponts et chaussées



*(Début de la réunion à 19 h05)*

### Christine JEAN, Commission particulière du débat public

Bonsoir Mesdames et Messieurs. Merci d'être venus à cette quatrième réunion du débat public sur le projet d'A31 bis. L'objet de cette réunion thématique sera le financement. Je suis Christine JEAN, membre de la commission particulière du débat public. Avant de commencer le débat proprement dit, je vais accueillir Monsieur LEMOINE, le maire de Pont-à-Mousson qui va vous accueillir.

### Henry LEMOINE, maire de Pont-à-Mousson

Merci beaucoup de cet accueil. Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les membres de la commission, Mesdames et Messieurs les élus (régionaux, départementaux, locaux) qui êtes là aujourd'hui, Mesdames et Messieurs les chefs de service, Mesdames et Messieurs. Soyez les bienvenus à l'Espace Montrichard pour cette quatrième réunion concernant une infrastructure importante pour notre région : l'amélioration de l'A31, et donc l'évolution vers une autoroute A31 bis. Je crois que cette autoroute fait partie du paysage depuis de nombreuses années, depuis un peu plus de 40 ans. Je l'ai vu construire, étant un Mussipontain de vieille souche. Aujourd'hui, force est de constater qu'elle ne remplit plus les mêmes fonctions qu'à l'origine et qu'en tout cas, elle est très saturée à de nombreux moments. Je crois que la spécificité de cette infrastructure, c'est qu'elle remplit de nombreuses missions. On a des autoroutes qui permettent le transfert de flux de marchandises. On a des autoroutes qui permettent de partir vers les vacances. On a des autoroutes qui sont des autoroutes urbaines qui permettent de se déplacer dans une grande conurbation. Et je dirais que l'autoroute A31 entre Luxembourg et Gye remplit toutes ces fonctions à la fois. Ce qui fait que la problématique qui vous est présentée, Mesdames et Messieurs, est particulièrement complexe, mais intéressante à essayer de résoudre. D'ailleurs, d'autres se sont un petit peu cassé les dents sur le sujet puisqu'étant élu depuis quelques années maintenant, je me souviens d'un autre débat, dans un autre cadre avec une autre procédure, il y a quelques années, qui tentait de faire une autre autoroute, l'A32, avec des problématiques qui étaient à peu près similaires à celle-ci et qui n'a abouti à rien.

J'espère que ce débat sera beaucoup plus prolifique et qu'il ouvrira vers des solutions très pratiques et raisonnables. En tout cas, je pense qu'il était dommage que le débat sur l'A32 s'arrête aussi vite. Il y avait plusieurs solutions pour faire cette autoroute et certains ont pensé qu'ils avaient eu raison de dire haut et fort que cette autoroute n'était pas utile parce qu'en faisant du ferroutage, en faisant du covoiturage, on arriverait à endiguer les flux de circulation sur l'autoroute et elle ne serait pas saturée. Le covoiturage s'est développé. Il existe aujourd'hui. On le voit à l'entrée de l'autoroute parce qu'il y a un certain nombre de parkings qui permettent d'accueillir des voitures qui vont laisser deux ou trois personnes partir avec une quatrième. Le ferroutage s'est un petit peu développé, mais en ayant des limites importantes. En tout cas, ces phénomènes-là n'ont pas permis aujourd'hui d'éviter la saturation de l'autoroute A31. Nous avons une autoroute qui est très saturée. On va le vivre encore plus dans les mois qui viennent avec les transhumances estivales. Nous avons des flux de camions qui sont importants également et qui de temps en temps rendent cette autoroute dangereuse. Il n'est pas rare que l'on ait des accidents relativement graves. C'est vrai que certains spécialistes de sécurité routière nous diront qu'elle n'est pas très accidentogène parce que si l'on fait le rapport entre le nombre d'accidents ou leur gravité sur le nombre de passagers qui passent, le chiffre n'est pas exorbitant. Cela étant, c'est vrai que le rapport est celui qu'il est parce qu'il y a énormément de circulation. Il y a quand même des accidents, des accidents relativement graves. Il n'est pas rare que la circulation soit déviée par Pont-à-Mousson. Les élus se souviennent d'une réunion d'adjoints il y a deux ou trois ans où on nous a appelés en catastrophe parce qu'il fallait dévier la circulation par Pont-à-Mousson parce qu'il y avait un poids lourd qui était en accident derrière la butte de Mousson. Il est accidentogène, et donc, on a hâte de voir une solution se dessiner.

Aujourd'hui, nous avons à travailler sur le financement qui est une autre problématique. Je pense que ce problème de financement, dans la conjoncture actuelle, est important. Ce qu'il faut bien voir, c'est qu'on est face à une infrastructure qui a une durée de vie qui est très longue, qui est importante dans le temps et qui permettra également d'apporter de la richesse parce que cette autoroute-là a un rôle économique important pour notre région. Elle désenclavera un certain nombre de conurbations, mais elle a un rôle important pour irriguer notre territoire, pour faire en sorte qu'un certain nombre de personnes qui passent là, y compris des touristes, puissent continuer à traverser notre territoire, puissent s'arrêter et puissent le faire vivre économiquement. Il a donc une fonction économique importante qu'il ne faut pas négliger.

Même si les Mussipontains l'utilisent beaucoup pour se rendre au travail ou pour aller faire des emplettes à Nancy ou à Metz, c'est une autoroute qui remplit des fonctions métropolitaines et c'est une autoroute qui aujourd'hui traverse une communauté



de communes, qui a un rôle important à jouer dans l'espace central et qui a des enjeux spécifiques, notamment je pense à Autreville où il faut faire attention à l'intérêt de la commune, notamment par la traversée des étangs. On a également le barreau Toul-Dieulouard à la hauteur de Dieulouard qu'il faut soigner parce qu'on est tout près des habitations selon un tracé. Je crois qu'il faut faire attention à ne pas générer des pollutions vis-à-vis d'un certain nombre d'habitants de Dieulouard. Et nous avons cette intersection à réaliser avec l'A31 actuelle qu'il faudra soigner également, ainsi que les aspects de bruit qui sont non négligeables pour les communes qui sont riveraines aujourd'hui de cette autoroute.

De nombreuses problématiques qui sont à traiter. J'espère qu'aujourd'hui, avec un public de qualité comme on en a un, nous allons alimenter ce débat et que vous aurez de nombreux éléments pour aborder les dernières réunions qui se profilent devant vous, notamment les deux dernières qui seront Nancy et Metz, et pour faire un rapport qui, j'espère, apportera beaucoup à notre région.

Merci, bon courage à toutes et à tous.

### Christine JEAN, Commission particulière du débat public

Merci, Monsieur le Maire. Je vais maintenant vous rappeler quelques éléments sur le débat public avant de passer au projet lui-même. Je rappellerai que le principe d'information et de participation des citoyens est un principe fort qui s'ancre de plus en plus dans les législations, qu'elles soient nationales, européennes ou internationales. Comme le rappelle cette diapositive, la convention d'Aarhus signée dans la ville du Danemark en 1998, spécifiquement dédiée à ce thème, une directive européenne et enfin, en France, dans un texte qui a valeur constitutionnelle, la charte de l'environnement qui a été adoptée en 2005 et dont l'article 7 est consacré plus particulièrement à ce point.

Je rappellerai ensuite les principes du débat public. Le débat public étant un des outils de cette information et de cette participation du public, sachant qu'il a été instauré par la loi BARNIER en 1995 avec la création de la Commission nationale du débat public, qu'il a ensuite été renforcé à l'occasion de deux lois qui étaient les lois Démocratie de proximité de 2002 et la loi Grenelle de 2010. Ce qui est important, c'est de savoir qu'aujourd'hui, dans le cadre du débat public, sont concernés des projets qui sont portés par des maîtres d'ouvrage publics ou privés, mais qui sont caractérisés par leur intérêt national, par le fait qu'ils présentent de forts enjeux socio-économiques, et par le fait également qu'ils peuvent faire peser des risques significatifs sur l'environnement ou sur l'aménagement du territoire. On est donc dans un cadre extrêmement précis.

Le débat, clairement, je le rappelle, je vais assez rapidement, porte sur l'opportunité du projet. Il doit également porter sur ses objectifs et sur ses principales caractéristiques. Il est donc important de rappeler que le débat se situe avant toutes les décisions majeures sur le projet et qu'il est donc une étape tout à fait essentielle du processus de décision qui doit amener à la poursuite ou au rejet du projet. Tout est ouvert.

Dès qu'il y a un débat qui est organisé, la Commission nationale du débat public nomme une commission particulière du débat public. La commission particulière du débat public sur le projet A31 bis est présidée par M. Michel MORIN qui est à la tribune. Elle est composée de sept membres (quatre hommes, trois femmes). Elle anime le débat afin de permettre de vous informer sur le projet, que vous puissiez exprimer vos avis, vos critiques et également obtenir des réponses aux questions que vous vous posez. Trois principes gouvernent ce débat :

- la transparence des informations, qui signifie clairement que normalement, vous devez avoir accès à toutes les informations disponibles. Vous pouvez avoir accès à toutes les informations disponibles sur le dossier à ce stade d'avancement ;
- l'équivalence des prises de parole qui fait qu'on soit citoyen, élu ou autre, on a le même poids dans la prise de parole. Ce n'est pas toujours facile, mais c'est la réalité ;
- et l'argumentation des échanges. Cela veut dire qu'effectivement, chacun peut faire valoir son point de vue. Mais il est évident que le débat gagne en qualité si les propos sont argumentés, quels qu'ils soient.

Ce débat a une durée de trois mois. Il a démarré le 15 avril et va se terminer le 13 juillet. On est à la quatrième réunion publique. Il y en a neuf de prévues. Quatre sont thématiques. Je rappelle les thèmes :

- le développement économique, réunion qui s'est déjà tenue à Woippy ;
- la réunion ce soir sur le financement ;



- demain, nous avons une réunion à Thionville sur l'offre de transport et les déplacements transfrontaliers ;
- nous avons également une réunion à Toul le 2 juin sur l'environnement naturel, humain et agricole.

Deux thèmes seront approfondis dans le cadre d'ateliers. Ce sont les thèmes du financement et des déplacements. L'idée aussi d'un débat public, c'est au-delà des réunions, essayer d'aller au-delà du public qui vient habituellement à des réunions publiques, c'est-à-dire vers un public très diversifié. C'est la raison pour laquelle on essaie d'innover. Notamment, dans le cadre de ce débat, il y a quatre débats mobiles qui sont organisés. C'est-à-dire que le débat se déplace. Il s'est déjà déplacé sur le marché de Toul. Il est aussi allé en gare de Thionville. Il va aller à Nancy et également, si c'est confirmé et qu'on a les autorisations, dans un centre commercial dans le secteur de Metz.

J'ajouterais que vous pouvez obtenir toutes les informations que vous souhaitez au local qui est situé à Metz, c'est peut-être un peu loin de Pont-à-Mousson, mais il y a une permanence à Metz. Évidemment, il est important d'utiliser les moyens modernes de communication. C'est la raison pour laquelle il y a une page Facebook, un compte Twitter et un site Internet dédiés au débat. Je vous invite vivement à aller sur ce site Internet puisque c'est là que vous trouverez les documents du débat, que vous pourrez poser vos questions, faire vos contributions et que vous aurez aussi accès à l'actualité du débat. J'ajoute que ce soir, il y a une transmission en direct sur Internet de cette soirée à Pont-à-Mousson.

Juste pour indication, ce débat suscite quand même un certain nombre de réactions puisqu'on a déjà 3 700 visites sur le site Internet et on a par exemple déjà 117 avis émis, 60 questions posées. Bien sûr, on espère qu'il y en aura beaucoup d'autres d'ici la fin du mois de juillet.

Je rappelle aussi que la Commission particulière du débat public, je crois que c'est nécessaire d'insister, est indépendante. C'est-à-dire que nous sommes, chacun des membres, signataires d'une charte d'éthique par laquelle nous signifions que nous n'avons aucun lien avec le maître d'ouvrage ni avec aucune autre partie prenante du projet. Nous sommes neutres. Nous n'avons pas à émettre d'avis ni à prendre de position sur le projet. En revanche, nous avons à rédiger un compte rendu et à faire en sorte que vos remarques, vos interrogations, tout ce qui s'est passé pendant le débat, soient restituées d'une manière la plus fidèle et la plus riche possible.

Bien sûr, dans un débat public sur un projet d'aménagement, il est essentiel d'avoir aussi présent le maître d'ouvrage, en l'occurrence ici, il s'agit de la DREAL, c'est-à-dire la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, qui, elle, est chargée de rédiger un dossier que l'on nomme « dossier du maître d'ouvrage » ainsi qu'une synthèse pour présenter d'une manière un peu accessible au public les éléments du projet. Elle est là pour présenter son projet, mais aussi pour répondre à vos questions. Elle doit ensuite, une fois qu'il y aura eu le compte rendu du débat effectué, prendre une décision sur la poursuite du projet. C'est pour ça qu'il est important de rappeler les dates au-delà du 13 juillet, date de fin du débat. Le 13 septembre est une date importante puisqu'avant cette date, nous aurons, la CPDP et la Commission nationale du débat public, à publier le compte rendu du débat. Avant le 30 décembre 2015, le maître d'ouvrage devra faire connaître sa décision quant à la poursuite du projet.

Après cette présentation rapide de ce qu'est le débat public en général et sur le projet A31 en particulier, voici comment la soirée va se dérouler.

- On va donc avoir une présentation du projet autoroutier par la DREAL qui est présente à la tribune.
- Ensuite, un temps de débat avec vous, avec vos questions sur ce projet en général.
- Ensuite, nous arriverons sur le thème de la réunion de ce soir qui est le financement avec :
  - o une introduction de la thématique par la DREAL,
  - o une intervention de deux experts (M. FOURCHY et M. ABRAHAM) sur le sujet,
  - o et à nouveau un temps de débat avec vous sur cette question particulière du financement.

Je vous remercie.





### Yann LETROUBLON, Chef de projet DREAL Lorraine

Bonjour à tous. Je me présente, Yann LETROUBLON. Je suis chef du projet A31 bis à la DREAL Lorraine. Je suis accompagné à la tribune par M. Samuel MEUNIER, Directeur adjoint de la DREAL, et M. Olivier GENAIN qui vient du service central Direction des infrastructures de transport.

Je vais vous présenter le projet A31 bis en vous décrivant la situation actuelle pour vous expliquer un petit peu les raisons d'être de ce projet. J'aborderai également les autres modes de transport pour voir comment ils apportent déjà des réponses aux besoins de déplacement dans le sillon. Ensuite, je décrirai rapidement le projet A31 bis en précisant ses objectifs, ses principes de conception, ses modalités de réalisation et les effets que nous en attendons sur le territoire, et bien sûr aussi pour les usagers.

Pour bien comprendre les raisons d'être du projet, je vais vous rappeler très rapidement trois caractéristiques du sillon lorrain.

- La première est qu'il se situe au cœur d'un corridor de déplacement qui relie la mer Méditerranée à l'Allemagne de l'Ouest et aux Pays-Bas, ce qui implique nécessairement de forts volumes de marchandises en transit dans le sillon lorrain.
- La deuxième spécificité du sillon est qu'en son cœur se situent de nombreuses zones d'habitat, zones d'activités, des agglomérations importantes qui, nécessairement, génèrent des trafics locaux très importants aussi.
- Enfin, c'est la proximité du Grand-Duché du Luxembourg qui est aussi une spécificité de la Lorraine, et notamment son influence croissante sur l'économie du nord de la région, notamment les mouvements de travailleurs frontaliers qui rejoignent les zones d'emploi du Grand-Duché. Cette influence croissante se traduit notamment par une augmentation très importante des volumes de trafic sur ces 15 dernières années puisqu'elles sont estimées à près de 60 % pour atteindre les 61 000 véhicules par jour que l'on connaît aujourd'hui au niveau de la frontière.

Justement, la carte présentée ici montre ce que vous constatez sans doute en tant qu'usager, c'est que l'A31, sur l'ensemble de son itinéraire entre Gye et la frontière, supporte un trafic très élevé qui peut aller jusqu'à 80 000-96 000 véhicules par jour. À titre de comparaison, l'autoroute A7 au sud de Lyon supporte, sur des sections à deux fois trois voies, 60 000 à 80 000 véhicules par jour. Ces trafics élevés ont en plus la spécificité d'avoir un nombre important de poids lourds. 10 000 circulent en moyenne tous les jours dans le sillon lorrain. Sur ces 10 000, 55 % sont en transit. Ça veut quand même dire que près d'un poids lourd sur deux a une raison économique régionale de circuler dans le sillon lorrain, que ce soit pour des liaisons locales, comme par exemple entre Metz et Nancy ou des liaisons que nous appelons d'échange, c'est-à-dire avec un point de chargement ou de livraison dans le sillon lorrain. À titre d'exemple, ça peut être Nancy-Dijon ou Paris-Metz. Les voitures particulières quant à elles, sont essentiellement des trafics locaux.

Ces trafics élevés entraînent des conditions de circulations difficiles qui sont illustrées sur la carte présentée ici. Des conditions considérées « fluides » en vert jusqu'à « fortement dégradées » en rouge. Vous constatez que les conditions aujourd'hui sont denses sur la plupart des itinéraires, avec des sections dégradées, ce qui implique des bouchons récurrents, des ralentissements et des remontées de file à certains des échangeurs. Ces trafics élevés entraînent en plus une instabilité de l'infrastructure où le moindre incident, même sans gravité (un accrochage) peut entraîner des ralentissements vraiment importants, voire des bouchons à toute heure de la journée. Ces événements mêmes mineurs sont quand même relativement fréquents puisque l'exploitant, la DIR-Est, en a recensé 3 750 en 2013 à titre d'exemple. Les trafics élevés entraînent aussi un sentiment d'insécurité pour les usagers qui circulent régulièrement sur l'A31. Peut-être à raison parce que la gravité des accidents sur l'autoroute est de six accidents graves sur dix, ce qui est à comparer aux quatre sur dix des autoroutes du réseau national non concédées.

Si on projette les trafics actuels sur les 15 prochaines années, avec les évolutions tendancielles attendues et prévisibles, on arrive à des conditions de circulation qui se dégradent encore. La carte suivante les illustre. On constate sur la plupart de l'itinéraire des conditions dégradées avec des sections complètement saturées. On imagine aisément les difficultés que ça peut représenter avec de telles conditions quand on constate déjà celles d'aujourd'hui avec des conditions moins défavorables.

Pour répondre à ces forts besoins en déplacements dans le sillon lorrain, la Lorraine dispose d'atouts autres que l'autoroute A31. C'est notamment la Moselle, navigable à grand gabarit entre la frontière luxembourgeoise et l'ouest de Nancy. Également la voie ferrée qui est orientée Nord-Sud dans le sillon. Notamment, pour l'offre ferroviaire, celle-ci a augmenté de manière très importante ces 10 dernières années et continue encore de se développer. Ça passe par des travaux importants en gare ou la mise en place du cadencement. Pour les usagers, pour faire simple, le cadencement permet d'améliorer la lisibilité de l'offre, faciliter les correspondances avec des horaires fixes et réguliers aux mêmes destinations. Ces développements de l'offre ferroviaire, à titre d'exemple, sur la section où la demande est la plus forte entre Metz et le



Luxembourg, on peut arriver à une augmentation de l'offre d'environ 4 000 places en période de pointe à court terme, ce qui est vraiment important parce que c'est à comparer aux 10 000 existantes aujourd'hui. Donc vraiment, il y a un développement accru de l'offre ferroviaire. En plus, si la demande continue d'augmenter dans les années futures, les études montrent que la capacité de la voie ferroviaire actuelle est suffisante pour pouvoir y répondre. Ça passe bien sûr par de l'acquisition de matériel plus capacitaire (des trains plus longs) et des travaux en gare pour pouvoir les accompagner, et également sur les nœuds ferroviaires. Toutefois, pour les nœuds ferroviaires, les travaux sont déjà programmés parce qu'ils bénéficient non seulement au transport de voyageurs, mais également au fret.

Avec ces hypothèses, toujours pour illustrer sur la section où la demande est très élevée vers le nord de l'aire d'étude, si on a des hypothèses vraiment volontaristes de développement, celles-ci avec un développement maximal, on peut estimer que l'offre pourrait permettre de reporter jusqu'à 10 000 véhicules sur le réseau routier. Ce sont quand même des chiffres très significatifs, mais qui restent néanmoins à relativiser par rapport à ceux que je vous ai annoncés tout à l'heure : les 60 000 existant aujourd'hui, et par rapport au nombre de travailleurs frontaliers très importants, qui continueront à se développer encore dans les années à venir.

En ce qui concerne le fret, un point essentiel est que la Lorraine est déjà aujourd'hui une région très multimodale. Ce qui peut l'illustrer, c'est par exemple le fait que la gare de Woippy est la première gare de triage en France, le port de Metz est le premier port fluvial pour les céréales.

Ces modes qui sont déjà bien développés en Lorraine continuent en plus d'être améliorés. À titre d'exemple, l'autoroute ferroviaire Bettembourg-Le Boulou qui aujourd'hui fait quatre aller-retour par jour passera à six également à court terme. Le principe d'autoroute ferroviaire étant de charger des remorques de camions sur les trains pour éviter qu'ils empruntent les infrastructures routières. Il y a également les plateformes multimodales que nous avons à Metz, Nancy et Thionville où le principe est justement de combiner les trois modes (fluvial, ferré et routier) et cumuler les avantages des trois. À titre d'exemple, les marchandises arrivent de manière massifiée sur ces plateformes par voie d'eau ou voie ferrée pour ensuite être chargées sur des poids lourds pour la desserte finale.

Toujours en regardant les hypothèses de développement maximaliste des différents projets, on peut estimer jusque dans les années futures, en 2030 par exemple, un report de 1 000 poids lourds sur l'autoroute. Ce sont effectivement des chiffres très importants aussi, mais qu'il faut tout de même relativiser encore par rapport aux 10 000 qui circulent aujourd'hui tous les jours sur l'A31.

Pour conclure sur les autres modes de transport, j'insiste sur le point que la région Lorraine est déjà une région française qui est très multimodale et qui porte en plus des projets ambitieux, que ce soit sur le mode fluvial ou ferré pour encore les développer. Par contre, la réponse de ces projets à la saturation de l'A31 reste partielle, et c'est pourquoi un aménagement autoroutier est porté par l'État pour répondre aux besoins de déplacement des Lorrains et de développement économique dans le sillon. Ce projet est le projet A31 bis qui a pour objectif de réduire la congestion sur l'autoroute, d'améliorer la sécurité des usagers et des agents qui interviennent sur la chaussée et d'accompagner le développement économique.

Les principes qui ont guidé ce projet qui constitue un itinéraire global de 115 km et qui dessert la Lorraine du nord au sud et d'élargir en premier lieu l'autoroute actuelle sont dès lors que c'est envisageable, ce qui permet de limiter les impacts et en plus, d'améliorer du point de vue environnemental l'infrastructure existante par le rétablissement des continuités écologiques, l'amélioration de l'assainissement et le déploiement de protection sonore. Lorsque ce premier principe ne peut pas être réalisé, à ce moment-là, la construction de nouveaux tronçons à deux fois deux voies, bien sûr en veillant à limiter les impacts au maximum, que ce soit pour le milieu humain, agricole ou l'environnement. Les secteurs où ces tronçons sont envisagés, c'est le barreau Toul-Dieulouard et la liaison A30-A31 à l'ouest de Thionville.

Les modalités de réalisation de ce projet qui a un coût global estimé entre 1,1 et 1,4 milliard d'euros et qui a comme enjeu fort de réalisation celui d'être mis en service avant la saturation complète de l'axe sont bien liées aux modalités de financement qui restent à définir puisque ces modalités de financement ont une incidence sur les délais de réalisation. Si ce sont des financements sur fonds exclusivement publics, plus le montant est important, plus les délais sont longs puisque la puissance publique doit réunir sur ses dotations annuelles, de manière progressive, les montants nécessaires pour réaliser les travaux. Alors qu'un concessionnaire va pouvoir emprunter les montants des travaux, les réaliser. Et ensuite, ce sont les recettes des péages qui permettront de rembourser l'emprunt. Ce point-là sera développé, je pense, tout à l'heure par mon collègue de la Direction des infrastructures de transport. C'est pourquoi avec ces différentes modalités de financement, plusieurs scénarios ont été étudiés avec des délais de mise en service relativement contrastés.



Le premier est le scénario appelé « concession réduite ». Il envisage la mise à péage du barreau entre Toul et Dieulouard. Le reste des aménagements étant libre de péages. Dans ce scénario-là, la contribution publique est estimée à environ 900 millions d'euros avec une mise en service au rythme des dotations annuelles actuelles plus de vingt ans après la déclaration d'utilité publique du projet.

Le deuxième scénario appelé « concession étendue » envisage la mise à péage de l'ensemble de la section aménagée à l'exception de l'élargissement de l'A30. Pour celui-ci, la contribution publique est estimée à environ 300 millions d'euros avec une mise en service de l'ensemble de l'itinéraire environ six ans après la déclaration d'utilité publique du projet.

Le troisième scénario étudié est appelé « concession partielle ». Dans celui-ci, c'est le barreau Toul-Dieulouard qui est à péage, et également la section au Nord entre Fameck et la frontière. Ça veut dire qu'entre Nancy et Metz, ça resterait libre de péages pour l'usager. La contribution publique dans ce cas-là est estimée à environ 500 millions d'euros, avec une mise en service de l'ensemble de l'itinéraire environ dix ans après la déclaration d'utilité publique du projet.

Vous constatez que ces trois scénarios de financement pour un même projet montrent clairement les enjeux quant à l'équilibre à trouver entre la participation de l'usager et la contribution publique.

Les effets attendus du 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 rappel, je vous montre la carte des conditions de circulation que je vous ai présentée tout à l'heure en 2030 sans le projet où les conditions étaient dégradées sur la plupart de l'itinéraire avec des sections saturées. Avec la mise en service du projet A31 bis, aux mêmes échéances, en 2030, les conditions de circulation sont fluides sur la plupart de l'itinéraire. Les bénéfices attendus du projet sont une fluidité des déplacements améliorée et des temps de parcours fiabilisés. Un niveau de sécurité plus important que ce soit pour l'usager ou pour les agents qui interviennent sur l'infrastructure, et une remise à niveau environnementale des sections élargies avec un niveau de desserte du territoire renforcé, ce qui participe à l'attractivité du sillon lorrain.

Pour terminer, je voudrais indiquer que cette étape du débat ouvre un processus de concertation dans la durée. Tout d'abord, à l'issue du débat, la ministre en charge des transports décidera des suites à donner en fonction de ce qui aura été dit lors des diverses réunions et des moments d'échanges sur Internet ou autre. Sur la base de ces décisions, le maître d'ouvrage poursuivra les études et évidemment, les démarches de concertation et de consultation jusqu'à l'enquête publique. Je vous remercie pour votre attention.

### Christine JEAN, Commission particulière du débat public

Merci, Monsieur LETROUBLON. Je rappelle que cette soirée est retransmise sur Internet. J'appelle les internautes qui nous regardent à twitter leurs questions avec le hashtag. Surtout qu'ils n'hésitent pas.

Je rappellerai quelques règles peut-être avant les premières questions. À savoir qu'il faut vous présenter lorsque vous prenez la parole, s'il vous plaît. Ensuite, on considère qu'il faut prendre à peu près une minute pour poser la question, trois minutes pour donner votre avis. En tout cas, ne pas être trop long pour que chacun puisse s'exprimer dans les mêmes conditions. Je terminerai en disant que si vous avez des questions sur le financement et les péages, merci de les réserver à la deuxième partie du débat. C'est à vous. Est-ce qu'il y a une première question ?

### Jean-Luc MANOURY, conseiller régional de Lorraine

Merci beaucoup. M. MANOURY, conseiller régional de Lorraine. Vous nous aviez parlé d'un projet qui allait coûter entre 1,1 milliard et 1,4 milliard. Mais dans ce que vous nous avez présenté, vous nous avez dit que dans les trois scénarios possibles, celui qui était le plus élevé, « concession réduite », équivaudrait à 900 millions d'argent public. J'aurais voulu savoir d'où venait ce différentiel. Merci.

### Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL

Comme vous l'avez mentionné, le coût global du projet est bien situé entre 1,1 milliard et 1,4 milliard d'euros. La contribution publique, c'est-à-dire les sommes qui seraient à charge de la puissance publique après la prise en compte des péages acquittés par les usagers, puisqu'il y a des sections mises à péage, se trouvent réduites d'autant en fonction de sa perception des péages.



Et donc, dans le scénario que vous avez évoqué où seule la liaison entre Gye et Dieulouard est mise à péage, à ce moment-là, la contribution publique est « réduite » à 900 millions d'euros.

**Christine JEAN, Commission particulière du débat public**

Monsieur, vous êtes satisfait de la réponse ? Le monsieur à côté de vous.

**Denis SCHNABEL, Comité régional CGT Lorraine**

Denis SCHNABEL du Comité régional CGT de Lorraine. J'ai une question par rapport à la présentation du projet qu'on vient d'avoir. Clairement, c'est un des axes majeurs européens, vous l'avez dit. Ça se confirme chaque jour quand on est usager. Est-ce que l'Europe intervient dans ce projet ? Si oui, à quel niveau ? Sinon, pourquoi pas ? C'est une vraie question parce que je pense qu'y compris sur la question des frontaliers, cette question doit se poser. Ce sont des travailleurs européens qui travaillent. À notre sens, il y a aussi quand même un problème par rapport à ces flux, notamment les flux de camions qui vont augmenter parce que vous nous l'avez dit. Et le problème de l'écotaxe puisque c'est un axe qui est quand même majeur en Europe. Seuls les usagers qui vont l'utiliser vont payer. Ça, c'est une vraie problématique pour nous.

**Christine JEAN, Commission particulière du débat public**

Je propose que vous répondiez peut-être sur l'Europe et qu'on réserve la question sur l'écotaxe pour la deuxième partie parce qu'il va y avoir des interventions à ce sujet.

**Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL**

À ce stade du projet, il n'y a pas de financement européen qui a été identifié. Il y a une volonté conjointe des autorités françaises et luxembourgeoises de poser la question de la possibilité d'un financement dans le cadre du plan JUNCKER. À l'inverse, on sait que les politiques européennes sont souvent ciblées sur les projets matures. Il faudra voir quelle suite est donnée. À ce stade, il n'y a pas de réponse, mais il y a bien une intention de solliciter la possibilité d'un financement européen.

**Olivier GENAIN, responsable PPP, DGITM**

Pour compléter, il y a le règlement européen sur le RTET qui apporte certains financements pour les projets d'infrastructures transfrontaliers uniquement. Il n'apporte son soutien que s'il s'agit de projets véritablement transfrontaliers avec un élément de part et d'autre de la frontière. Ce n'est pas le cas aujourd'hui en l'état actuel du projet. Donc, on peut seulement imaginer qu'il ne pourrait pas y avoir de financement qui viendrait de cette source-là. Et donc, effectivement, on pourra seulement une fois le projet finalisé présenter des financements type BEI ou plan JUNCKER.

**Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL**

Juste pour compléter parce que la terminologie était peut-être complexe : les RTET, ce sont les réseaux structurants reconnus au niveau européen. Il faut savoir que quand je disais qu'il y a une initiative franco-luxembourgeoise qui est en discussion, c'est parce qu'il y a bien le projet côté luxembourgeois d'élargir en continuité du projet côté français.

**Christine JEAN, Commission particulière du débat public**

Merci pour cette précision.

**Guy GRANDIEU, citoyen de Nomeny**





Guy GRANDIEU, citoyen de Nomeny. Ma question concerne l'itinéraire Dieulouard-Bouxières où il est prévu un aménagement à deux fois trois voies. Est-ce que cette partie-là est utile, nécessaire et réalisable si on veut éventuellement inciter les gens à prendre le barreau Dieulouard-Toul qui serait payant ?

#### **Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL**

Il y a une double question posée. La première : réalisable, il est réalisable. Je précise qu'aujourd'hui, comme on a une réunion thématique sur le financement, la présentation du projet qu'on en a faite est forcément très succincte. Donc, on ne vous a pas présenté tous les aménagements que vous pouvez retrouver dans le dossier sur Internet, sur l'élargissement entre Fey et Bouxières, on a la disponibilité dans le terre-plein central pour réaliser l'élargissement. Je dirais donc que techniquement, il est bien sûr réalisable. Ensuite, en termes d'utilité, il y a entre le barreau Gye-Dieulouard et la partie Dieulouard-Bouxières, c'est une fonctionnalité différente. Une permet de capter du trafic de transit qui libère de la capacité sur la traversée de Nancy. Ensuite, l'élargissement entre Dieulouard et Bouxières doit permettre d'absorber la croissance de trafic, notamment d'origine locale qui va vers la desserte de Nancy. Dans les cartes qui étaient présentées sur la situation actuelle de trafic et la situation projetée de trafic, on voit notamment que cette croissance du trafic local pour la desserte de Nancy induit des perspectives de circulation très dégradée entre « la section » entre Pont-à-Mousson jusqu'à Bouxières s'il n'y a pas d'élargissement à l'horizon 2030.

#### **Jean-Marc SCATTOLIM, citoyen du bassin de vie de Pont-à-Mousson**

Bonjour. Jean-Marc SCATTOLIN, habitant le bassin de vie de Pont-à-Mousson. Je souscris aux constats qui sont faits : l'autoroute est surchargée, il y a des accidents. Comment faire pour limiter cela ? Vous nous faites une proposition. Le projet nous présente une proposition qui consiste à augmenter les capacités, permettant probablement d'augmenter le trafic. Et donc, les accidents qui vont avec. N'y a-t-il eu une autre base de réflexion ? Un autre logiciel de réflexion qui poserait non plus le postulat : le trafic va augmenter (c'est ce qui a été annoncé), et un autre logiciel qui proposerait la réflexion suivante : le trafic va rester ce qu'il est. On fera tout pour ce qu'il reste ce qu'il est. Par contre, on va essayer de relocaliser au maximum les acteurs économiques pour éviter ces flux, ces déplacements qui surchargent inutilement cet axe routier.

#### **Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL**

Sur Internet, vous trouverez le rapport d'analyse de trafic qui vous explique tous les facteurs qui sont pris en compte sur l'évolution prévisible de ce trafic. Par rapport aux remarques que vous faites, j'aimerais juste rappeler que dans les simulations qui sont faites, on ne considère pas que les infrastructures génèrent des déplacements. On prend en compte l'évolution des déplacements liés aux besoins endogènes du territoire, liés aux besoins de mobilité des gens pour accéder au bassin d'emploi. Ensuite, quand vous dites « déplacements inutiles », il faut rappeler qu'aujourd'hui, il y a une très grande diversité d'origines des déplacements qu'on ne peut pas qualifier d'inutiles. Il y a bien sûr les déplacements domicile-travail, mais qui ne représentent plus qu'entre un quart et un cinquième des déplacements. Il y a ensuite tous les déplacements d'accès aux services, que ce soit services de loisirs, services de santé, services de relations humaines aussi (les visites à la famille ou autre). Et donc, tous ces besoins sont bien des besoins endémiques du territoire. On constate aussi dans l'évolution des pratiques de déplacement que les temps de déplacement des gens ont tendance à rester relativement stables. L'efficacité d'un certain nombre de modes fait qu'il y a une multiplication aussi des sources et des motivations de déplacement. On ne constate pas de phénomène qui fait qu'aujourd'hui, on pourrait considérer de façon raisonnable que le nombre de déplacements va se réduire et donc qu'on peut se contenter de la situation actuelle pour répondre aux besoins du territoire.

#### **Yann LETROUBLON, Chef de projet DREAL Lorraine**

Je voudrais juste compléter également par rapport au fait de l'évolution des besoins de déplacement. Entre la situation avec et sans projet, la quantité de déplacement global dans l'aire d'étude n'évolue pas. C'est-à-dire que c'est la même. Par contre, le projet permet de recapter sur un itinéraire autoroutier sécurisé, des trafics qui, aujourd'hui et demain, sont sur des réseaux secondaires beaucoup moins adaptés et moins sécurisés qu'une autoroute.



### **Jacqueline FONTAINE, vice-présidente à la région Lorraine**

Jacqueline FONTAINE, vice-présidente à la région Lorraine. Je rejoins un peu ce que vient de dire Monsieur. C'est vrai que c'est difficile sur l'autoroute à certains moments. Vous dites que si on augmente les capacités, on n'augmentera pas le flux. C'est un peu une croyance parce qu'on ne peut pas vraiment prévoir ce que ça va donner. On sait quand même que plus on fait de routes, plus on met de gens sur la route. C'est sûr qu'il faut faire quelque chose, que la situation actuelle est difficile. Mais est-ce qu'il n'y aurait pas en dehors de relocaliser l'économie, relocaliser l'agriculture, relocaliser des tas de choses, est-ce qu'il n'y aurait pas aussi des mesures à prendre pour dissuader tous ces camions qui passent chez nous, qui ne font que passer et qui n'apportent rien notre économie, mais qui par contre apportent de façon très négative à la santé des Lorrains ? Parce que vous dites qu'on a besoin de se déplacer pour la santé, mais on sait aussi qu'il y a des pics de pollution importants dans notre région, surtout le long du sillon lorrain à certaines périodes de l'année. Tous ces flux de camions ne nous apportent rien en Lorraine. Est-ce qu'il n'y aurait pas aussi, parallèlement à ce projet de faciliter la circulation, à réfléchir sur comment réduire ce flux de camions qui nous polluent et qui ne nous apportent rien ?

### **Christine JEAN, Commission particulière du débat public**

Monsieur MEUNIER ? Sachant que ça fera aussi le lien peut-être avec la partie suivante, mais je vous laisse répondre.

### **Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL**

La première chose qu'il faut rappeler, je crois que ça a été très bien dit par le maire de Pont-à-Mousson en introduction de ce débat, c'est qu'il y a un usage très varié de cette autoroute. Et donc, le réduire à la question de dire : « Si on enlevait le trafic de transit, tout serait réglé », ce n'est pas l'ordre de grandeur de la question. Comme on le rappelait tout à l'heure, on retrouve à peu près sur chaque section un ordre de grandeur de 10 000 camions, 10 000 poids lourds. Sur ces poids lourds, on a un ordre de grandeur de 55 % de trafic de transit. Ça fait donc à peu près 5 000 poids lourds en transit. Il faut le mettre en regard avec les trafics que l'on évoquait tout à l'heure, c'est-à-dire des sections qui accueillent entre 80 000 et 96 000 véhicules par jour. Aujourd'hui, je dirais que traiter la question du transit, cela ne veut pas dire qu'il ne faut pas y travailler, mais cela veut dire qu'à elle seule, ça ne pourra pas répondre de toute façon aux problèmes de congestion observés. Après, ça a été évoqué très rapidement par Yann LETROUBLON tout à l'heure. Il y a des projets qui visent à travailler sur capter sur d'autres modes le trafic poids lourds. On a notamment évoqué l'autoroute ferroviaire. Son augmentation à court terme de capacité de 50 %. C'est une des réponses qui peut être apportée sur le transfert de poids lourds. Le développement de plateformes multimodales qui a été évoqué, c'est aussi une autre façon de capter des trafics massifiés pour essayer de les orienter vers d'autres modes. Une fois encore, par contre, les études volontaristes sur le transfert qui peut être fait grâce à ça, on est sur un ordre de grandeur d'à peu près 1 000 à 1 200 poids lourds par jour qui peuvent être captés, à rapporter à l'ensemble du trafic.

### **Serge STEPIEN, riverain de l'A31**

Serge STEPIEN, je suis riverain de l'A31. J'ai regardé les trois projets qui nous sont proposés. Dans le scénario « concession étendue », vous faites payer de fait Bouxières aux Dames, l'autoroute. Que faites-vous des riverains ? Est-ce que les riverains devront payer l'autoroute ou pas ? C'est une première question.

Étant riverain de l'autoroute, je suis comme de nombreux habitants, riverain de la voie ferrée et riverain de la voie fluviale. Que faites-vous des habitants qui habitent sur cette vallée, qui sont pollués par l'autoroute, qui sont pollués par le bruit des bateaux et par le bruit des trains ? Vous avez complètement oublié les riverains dans vos projets.

### **Christine JEAN, Commission particulière du débat public**

Si vous permettez, je rappelle qu'il y a une deuxième partie du débat qui concerne spécifiquement le financement : combien on paiera l'autoroute ou pas, etc. Donc, je propose que vous répondiez, si vous êtes d'accord, dans cette partie du débat, plutôt sur la question que vous soulevez sur l'impact sur les riverains : bruit, pollution.

### **Yann LETROUBLON, Chef de projet DREAL Lorraine**



Sur la question des nuisances, effectivement, une infrastructure émet des nuisances. C'est indéniable. Justement, le projet permet d'accélérer le traitement de ces nuisances avec la mise en place, comme je le disais rapidement tout à l'heure, des protections nécessaires pour le bruit, des améliorations aussi de l'assainissement et une remise à niveau du point de vue général, de l'environnement. Par contre, effectivement, je m'exprime par rapport à l'infrastructure routière. Les nuisances propres aux autres infrastructures, je ne peux pas m'exprimer dessus.

### Christine JEAN, Commission particulière du débat public

Monsieur, vous voulez compléter. Est-ce que vous êtes satisfait par la réponse, ou est-ce que vous vouliez un complément ? Je vous repasse la parole.

### Serge STEPIEN, riverain de l'A31

Est-ce qu'il y a une autorité qui conjugue l'A31, la SNCF et la voie fluviale ? La voie fluviale, on dit que c'est simplement des bateaux qui passent. Je vous invite à voir un bateau quand il freine à l'arrivée de l'écluse de Frouard, voir un petit peu la résonance que ça induit. Si chacun dit : « Moi, c'est la SNCF, je ne m'occupe que des trains. Il n'y aura que quelques trains de plus », « L'autoroute, on va faire une troisième voie, il n'y aura que quelques camions et quelques voitures en plus », on n'y arrive pas. Les voies fluviales, on va mettre beaucoup de bateaux, et les riverains, tant pis, ils n'auront qu'à supporter. Voilà ma pensée.

### Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL

Par rapport à votre question, il y a des obligations réglementaires qui s'appliquent à chaque maître d'ouvrage, en effet. Par contre, la réponse est apportée par chaque maître d'ouvrage. Donc, nous, en tant que maître d'ouvrage du réseau routier, nous sommes à même de nous engager et de répondre à vos questions par rapport aux nuisances sonores apportées par le trafic routier. Par contre, les questions en termes de nuisances sonores ferroviaires ou de nuisances fluviales sont à porter aux maîtres d'ouvrage correspondants. À SNCF réseau dans le cas des nuisances ferroviaires, et à VNF dans le cas des nuisances fluviales.

### Francis VOGIN, adjoint au maire à Essey-lès-Nancy

Bonsoir. Francis VOGIN. Je suis adjoint au maire à Essey-lès-Nancy, dans l'agglomération de Nancy forcément. Je voulais juste réagir déjà par rapport aux propos introductifs de Monsieur le Maire. Je fais partie des gens qui avaient assisté au débat A32 en 2010. Je me rappelle notamment qu'on nous annonçait en 2010 un scénario catastrophe sur l'ensemble du réseau routier et aussi sur l'ensemble du réseau ferroviaire. Pour le réseau ferroviaire, depuis 2003 et 2004, la région Lorraine a investi massivement à la fois dans l'infrastructure et dans le matériel. Et donc, sans doute, ce qui explique largement qu'on n'est pas dans ce scénario catastrophe de 2010. Je crois qu'on est en 2015 quand même. Sur le réseau routier, quand même, des choses ont été faites qu'on le veuille ou non. Peu importe. Je dis ça parce qu'il y a des routes qui ont été faites : la D955 pour ceux qui font Château-Salins-Metz. La D1 entre Metz et Thionville, la VR52 qui va être quasiment achevée. Tout un tas d'aménagements qui ont été faits. De plus, il y a eu d'autres aménagements qui ont été faits. Je le dis parce que j'en ai fait la semaine dernière l'expérience. J'ai pris l'autoroute dans le secteur de Dunkerque, Boulogne-sur-Mer, l'interdiction de dépasser des poids lourds. Entre Dunkerque et Boulogne, les camions ont le droit de dépasser. Sur une autoroute, vous pouvez être entre 90 et 130. C'est ce qu'on avait nous, en Lorraine, rappelez-vous, où il fallait piler. C'est encore le cas. Tous les camions qui viennent ou qui vont en Angleterre. Donc, c'est encore le cas ailleurs. Il y a des choses qui ont été faites et qui se sont améliorées. Sur la vitesse, sur le déplacement des poids lourds.

Ma question concrète : j'ai vu aussi que sur des routes à deux fois trois voies, il y a des véhicules qui restent au milieu. Alors, on parle de beaucoup de sécurité, on nous fait peur sur l'insécurité. L'insécurité, c'est partout. On en a à toutes les sauces. Politiquement, ça marche. Je fais partie de ceux qui pensent que l'insécurité est quelque chose dont on doit tenir compte, mais il faut quand même se bouger. Comment faites-vous concrètement pour les camions d'une part qui respectent les limitations de vitesse, les distances de sécurité aujourd'hui et maintenant avec une autoroute à deux fois trois voies ? Comment vous faites pour que les véhicules légers, français ou pas d'ailleurs, arrêtent de rouler sur la voie centrale, ce qui oblige soit à ralentir, soit à doubler à gauche, soit, évidemment, ça a été dit, c'est déjà le cas entre Metz et Thionville, à la remontée de file ? Sachant



qu'aussi, et je terminerai là-dessus, des aménagements ont été faits, en mise en deux fois trois voies partielles vers Fey, des choses comme ça. Des choses ont été faites, et le contournement de la RN431 qui a été fait depuis le débat A32. Merci.

#### Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL

Les questions que vous posez sont relatives au respect du Code de la route. Aujourd'hui, ce sont les forces de l'ordre qui sont en charge du respect de ces pratiques.

#### Christine JEAN, Commission particulière du débat public

Est-ce à dire que les forces de l'ordre ne font pas entièrement leur travail ? C'est ça que vous avez l'air de dire.

#### Jean-Marie FAUVEL, citoyen de Dieulouard

Jean-Marie FAUVEL de Dieulouard. J'ai remarqué en ce qui concerne la section Gye-Dieulouard que vous n'aviez pas touché au tracé sur l'arrivée à Dieulouard, en particulier la zone de rétrécissement de 300 m quand vous avez étudié l'A32. Je comprends qu'en ce qui concernait l'A32, vous étiez obligés d'aller au large pour pouvoir traverser et tomber en face de la vallée de la Natagne de manière à avoir une continuité de l'autoroute et à ne pas taper dans la colline, dans la côte en face. Mais maintenant que vous vous arrêtez sur l'autoroute, je ne vois pas pourquoi vous n'avez pas modifié le tracé en raccourcissant ce tracé dans Dieulouard, c'est-à-dire ne pas entrer dans le tissu urbain et aller tourner de l'autre côté de l'usine d'agglomérations. Là, il existait un projet dans les années 70 qui était accepté par la totalité des gens de Dieulouard, de Belleville, etc., et qui faisait le consensus, c'est-à-dire passer de l'autre côté en amont du barrage du Liegeot. C'est un projet que la mairie de Dieulouard et l'ensemble du bassin de Dieulouard, Belleville, etc. acceptent. On n'est pas contre ce barreau, mais on estime que venir aller toucher le tissu urbain, embêter des générations et des générations d'habitants pendant des années et des années, des décennies pour quelques économies de millions d'euros, franchement, l'échelle n'est pas bonne. Or, le fait de raccourcir ce tronçon en passant dans le bois de Cuite, c'est-à-dire de l'autre côté de l'usine, côté Belleville, permettrait aussi de faire des économies de tracé parce que vous auriez un viaduc qui serait beaucoup moins long. Vous travaillerez en partie en talutage. Ça satisferait tout le monde. Je voudrais savoir si vous avez examiné cette question-là et s'il n'est pas possible justement d'apporter une amélioration sur cette partie.

#### Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL

Je dirais qu'aujourd'hui, on vient de rappeler qu'on est au stade du débat public. C'est bien qu'on parle de fuseaux de passage plutôt que de tracé. On n'est pas au stade du calage fin de la future route. Par contre, par rapport à la question que vous évoquez, la solution que vous envisagez est tout à fait dans le fuseau qui est examiné. Je dirais même qu'elle est envisageable et qu'elle est tout à fait envisagée. On rentrera dans les discussions sur les tracés précis, comme l'a dit Yann LETROUBLON tout à l'heure, il y a le débat public au niveau des fuseaux. Si le projet se poursuit après, il y a une logique d'aller vers une enquête publique, là où on présente vraiment les tracés détaillés avec leurs impacts. Je vous dis, dans cette phase, il n'y aura aucun souci pour que ce sujet soit examiné. En répétant qu'il est envisageable, et même envisagé.

#### Christine JEAN, Commission particulière du débat public

Vous vouliez compléter.

#### Jean-Marie FAUVEL, citoyen de Dieulouard

Je voudrais juste apporter une précision. Je pense que ça serait plus du débat de Toul puisque c'est dans le cadre de l'environnement. Vous parliez des 300 m. La bande de 1000 m rétrécie à 300 m dans l'A32, celle-là était incontournable d'après les textes. Je vous signale qu'en passant par là, vous foutez en l'air une des plus belles héronnières de Lorraine. Vous avez en ce moment 42 nids qui sont juste en plein dessus, sur le tracé, là où est passée l'autoroute A32, ce qui représente quatre hérons par nid, 4x42, vous voyez un peu le problème. J'ai trouvé que cette héronnière-là n'avait pas été signalée dans l'étude





préliminaire, ni par le COL, ni par l'ALPO. Est-ce que c'est une volonté de votre part de la mettre sous silence ou est-ce qu'elle a été squeezée ? Je vous dis qu'à l'heure actuelle, j'ai recontacté ces organismes-là qui m'ont bien précisé qu'ils étaient très inquiets au sujet de cette héronnière.

#### Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL

Par rapport à votre remarque, je répète qu'on n'en est pas à la définition d'une bande de 300 m. Ce n'est absolument pas à l'échelle. En effet, le tracé qui passe au sud de l'installation d'usine Saint-Gobain est tout à fait envisagé. Je crois que votre question relative aux héronnières a été aussi évoquée sur Internet et une réponse écrite a été donnée, ce qui vous permettra de constater par écrit quelle est la réponse du maître d'ouvrage.

#### Christine JEAN, Commission particulière du débat public

J'ai une question au fond. Monsieur lève la main depuis plus longtemps. J'en profite pour vous dire qu'au niveau des représentants de la DREAL, je crois que je ne vous ai pas présentés, vous ne vous êtes pas présentés. Yann LETROUBLON s'est présenté en tant que chef de projet...

#### Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL

Il nous a présentés aussi.

#### Christine JEAN, Commission particulière du débat public

Excusez-moi. M. MEUNIER, directeur adjoint, et M. GENAIN qui est...

#### Olivier GENAIN, responsable PPP, DGITM

Je suis responsable du département des PPP.

#### Johan OHLING, association Passerelle, Pont-à-Mousson

Merci. Johan OHLING, association Passerelle de Pont-à-Mousson, une association de citoyens. Vous nous avez très bien décrit le projet il y a de cela quelques minutes. Vous avez brossé très rapidement le portrait de la Lorraine avec l'autoroute d'une part, et le TER, mais vraiment très rapidement. J'aimerais insister un peu plus sur l'approche multimodale que devrait avoir ce projet. Multimodale au minimum train-route, sans parler de la Moselle. Entre Nancy et Luxembourg, via Pont-à-Mousson, Metz, Thionville, depuis 10 ans, on nous parle du Grenelle de l'environnement, on nous parle du développement durable, du réchauffement climatique. Il paraît quand même difficilement concevable aujourd'hui d'augmenter la capacité autoroutière d'un itinéraire, en l'occurrence Nancy-Luxembourg, sans avoir une approche multimodale qui intègre les déplacements plus sobres comme le train, en l'occurrence le TER Métrolor. Les plans que vous présentez ne font même pas apparaître la ligne TER. C'est un peu surprenant, je trouve. Élargir à trois voies une autoroute et créer des sections nouvelles peut se concevoir à la condition d'augmenter aussi la capacité des TER dans des proportions similaires : des rames supplémentaires, du cadencement, vous l'avez un petit peu évoqué rapidement. Des parkings relais et des lignes de transport en commun doivent assurer la continuité des déplacements depuis les gares TER vers les pôles excentrés, et c'est aujourd'hui un peu le point faible de ce projet. Des déplacements depuis les parkings relais qui pourraient aussi s'effectuer depuis les échangeurs et vers des pôles un peu plus excentrés ou un peu plus éloignés de l'autoroute. On en a quelques bribes aujourd'hui dans le secteur de Pont-à-Mousson, à Lesménils où deux petits parkings de covoiturage existent. C'est largement insuffisant, mais quand on regarde d'un peu plus près, on s'aperçoit qu'ils sont bien garnis, bien remplis tout au long de la journée et de la semaine. Ça veut donc dire qu'ils ont un réel succès et une réelle utilité. Ce qui serait intéressant, c'est que ce projet A31 bis puisse apporter des solutions concrètes aux usagers pour qu'ils puissent avoir une alternative au tout-autoroute en ayant des parkings relais, des parkings de covoiturage qui soient localisés de manière régulière sur tout l'itinéraire, pour permettre aux gens au minimum de covoiturer, et au mieux de pouvoir prendre un mode de déplacement plus sobre et plus doux, comme le TER. Je m'arrêterai là



pour cette partie-là. On avait une contribution un peu plus dense à vous présenter, mais ce n'est pas le cadre de cette réunion publique de ce soir. On se permettra de faire une intervention sur votre site Internet et une contribution beaucoup plus longue pour mettre à disposition des Lorrains.

Simplement, ma question pour terminer : qu'est-ce que votre projet va apporter de plus qu'une autoroute élargie ou que de nouvelles sections d'autoroutes aux Lorrains qui veulent se déplacer et qui ne veulent pas forcément prendre l'autoroute ?

### Michel MORIN, Commission particulière du débat public

Merci Monsieur. Avant de laisser la DREAL vous apporter des éléments de réponse, je voudrais rappeler qu'il y a demain à Thionville à 19 h une réunion dont le thème sera justement « L'offre alternative des autres réseaux de transport ». Votre question est bien sûr parfaitement légitime, mais elle sera en plus, demain, approfondie dans le cadre de la réunion publique de Thionville. Je voulais le signaler à tout le monde, et notamment à vous. Maintenant, la DREAL va vous donner des éléments de réponse.

### Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL

Par rapport à votre remarque/question, plusieurs remarques. Je dirais que l'exercice qui est fait amène à être réducteur sur la politique portée par l'État puisqu'un certain nombre de questions qui sont posées visent à dire : « Est-ce que les autres modes de transport peuvent se substituer au projet A31 bis ? ». Et donc, l'analyse du dossier qu'on vous a présenté en introduction vise à montrer que même en développant les autres modes, on n'arrive pas à satisfaire l'ensemble des déplacements. En même temps, la politique qui est menée est bien une politique de complémentarité des modes. On n'est pas dans une logique d'opposition des modes, opposer le fer à la route, opposer le fluvial à la route. Aujourd'hui, on a bien une complémentarité. Aujourd'hui, la région investit fortement dans le développement de la ferroviaire. Ça a été évoqué tout à l'heure. Quand vous dites : « Mettre en regard les proportions d'efforts faits sur la route au regard de ce qui est fait dans le ferroviaire », la région dans les années passées a investi, je pense, de l'ordre de à peu près 500 millions d'euros dans le matériel ferroviaire. On a une augmentation de l'offre. Dans les perspectives, Yann LETROUBLON le disait tout à l'heure, on a une augmentation quasiment de 50 % des places entre Metz et Luxembourg dans le cadre de la mise en place du cadencement. Il y a un réel effort. Quand on a fait les analyses de projection sur cette même section qui est la plus chargée, en mettant en place des politiques volontaristes, on a pris en compte un doublement de la demande, ce qui est très largement supérieur à ce qui est considéré comme l'évolution de la demande globale de transport. On ne peut donc pas dire qu'il y ait eu une approche qui soit réductrice et qui n'ait pas pris en compte ce qui peut se passer sur le ferroviaire. De la même façon, sur le covoiturage, c'est une politique... Je dirais que l'ensemble des acteurs soit accompagné, que ce soit les Conseils généraux, l'État. Il y a en effet un développement de cette pratique dans nos études de trafic, une fois encore que vous pouvez trouver en ligne, on prend une hypothèse de développement du covoiturage de l'ordre de 15 %, ce qui est relativement ambitieux par rapport à ce qui existe aujourd'hui et par rapport même à ce qu'on trouve dans un certain nombre de documents de planification d'ordre inférieur. Par exemple, à titre de comparaison, les objectifs sur le périmètre de transport urbain de Thionville visent à peu près 11 % ou 12 % de covoiturage. Il y a des efforts. Si on reparle encore, on a une étude conjointe avec les autorités luxembourgeoises pour regarder comment faire une exploitation multimodale de l'autoroute élargie au nord de Thionville, justement pour favoriser les modes routiers bus et le covoiturage. Il y a donc bien une complémentarité des modes. L'État accompagne le développement des plateformes multimodales. Il a investi et cofinancé le développement de ces plateformes. Ces plateformes sont aussi génératrices de trafic du dernier kilomètre. C'est-à-dire que pour qu'elles fonctionnent, il faut bien qu'il y ait des poids lourds qui amènent les conteneurs qui vont être chargés, ou à l'inverse, qui puissent en assurer l'acheminement du dernier kilomètre. Il y a bien une complémentarité des deux modes. Et comme l'essentiel des zones d'activités sont installées le long de l'autoroute A31, ces flux qui arrivent sur les plateformes, pour les livrer au client final, il y a bien besoin d'autoroutes, de complémentarité routière. On est bien dans une logique de complémentarité et pas d'opposition. Je pense que vous l'avez bien dit. Pour que le TER soit attractif, il faut aussi que les gens qui sont éloignés puissent y accéder en accédant à des parkings relais. On est donc bien dans une politique qui est, je pense, globale et qui n'oppose absolument pas les modes les uns aux autres.

### Christine JEAN, Commission particulière du débat public



Je vais prendre encore deux questions et après, nous passerons à la deuxième partie du débat. Si vous avez d'autres questions, vous les poserez dans la deuxième partie.

#### Hervé GRAFF, citoyen de Jouy-aux-Arches

Hervé GRAFF, Jouy-aux-Arches. Je pose une question liée au financement puisque c'était l'objet théoriquement de la réunion de ce soir...

#### Christine JEAN, Commission particulière du débat public

Excusez-moi, monsieur. Vous allez avoir une présentation sur le financement. Je suggère que vous gardiez votre question pour la deuxième partie. Si l'autre monsieur a une question qui n'est pas sur le financement... Je vous promets que vous aurez la parole après. On passera après à la deuxième partie.

#### Jean-Jacques BIC, maire d'Autreville-sur-Moselle

Jean-Jacques BIC, maire d'Autreville-sur-Moselle. Ma question vient après celle de mon collègue de Dieulouard, concernant le barreau Toul-Dieulouard qui, en fait, dans l'un de ces tracés, débouchera à Autreville-sur-Moselle et impactera très fortement dans ce cas la partie la plus sensible de notre territoire qui est la partie des étangs, espace naturel sensible et également principale source de revenus de notre commune. D'autres tracés alternatifs existent. Ils sont sur le projet, que ce soit autour de Toul ou Dieulouard-Autreville. Je voulais simplement vous demander quand, avec qui les choix finaux seront décidés.

#### Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL

Comme a essayé de le resituer la Commission particulière du débat public initialement et comme a essayé de le dire tout à l'heure rapidement Yann LETROUBLON, on est dans une logique où il y a un débat public. On aborde aujourd'hui la question, notamment de l'opportunité du projet, en quoi il répond aux besoins de déplacement, en quoi il répond à la situation qui est observée, de saturation de l'infrastructure existante. Est-ce que c'est une réponse pertinente ? Quelles sont les options envisagées ? On est bien, comme je vous le disais tout à l'heure, dans une logique plutôt à ce stade de fuseau de passage, donc des options relativement larges. Suite à ce débat, la Commission particulière et la CNDP remettront leur rapport. Il y a un certain nombre de remarques qui ont été évoquées. La ministre, sur la base de ce qui aura été rapporté, décidera des suites qui sont données aux projets. Si le projet se poursuit, là, on affinera les tracés. Il y aura dans une procédure, avec laquelle vous êtes sans doute plus familiers, classique, d'un certain nombre de projets, il y aura de la concertation et de la consultation préalablement à l'enquête publique où là encore, l'ensemble des personnes concernées pourra s'exprimer dans le cadre de l'enquête. Quand on travaillera sur les tracés affinés, il y aura forcément de la concertation et de la consultation avec les riverains et aussi avec les communes concernées. Au niveau tracé, c'est dans l'après-débat.

#### Christine JEAN, Commission particulière du débat public

Je pense qu'en tout cas, ça veut dire que cette étape du débat est essentielle pour que vous fassiez part de vos craintes, vos critiques, de vos avis, vos positions. Effectivement, après, nous aurons à cœur de rendre compte de tout ce qui s'est dit lors de ces débats. Ensuite, comme cela a aussi été rappelé, il y a une réunion à Toul le 2 juin qui va traiter plus spécifiquement de ces questions d'impact sur l'environnement naturel et humain. On va maintenant passer à la deuxième partie du débat. Je passe le flambeau à M. MORIN.

#### Michel MORIN, Commission particulière du débat public

Merci. Nous allons passer à la deuxième partie du débat, c'est-à-dire au thème d'aujourd'hui : le financement. C'est-à-dire le mode de financement et donc, les conséquences qui sont le péage.



Pour ce faire, nous aurons une intervention, mais que je demande rapide, de la DREAL, axée sur ce thème, puis, deux éclairages venant de deux experts : M. Clément FOURCHY qui est directeur dans un bureau d'étude qui est spécialisé dans la question partenariat public-privé et qui travaille essentiellement, je crois, avec les collectivités publiques. Et M. Claude ABRAHAM qui est ingénieur général honoraire des ponts et chaussées et qui est un grand spécialiste des questions de transport en France.

Trois éclairages pour introduire le débat. Ensuite, bien sûr, vous aurez la parole sur ces questions de financement. Ce que je voudrais dire, c'est que ce sujet nous a paru, à la Commission particulière du débat public, extrêmement important. C'est pourquoi il y a une réunion thématique aujourd'hui. C'est pourquoi nous souhaitons mettre en place un atelier d'une quarantaine de personnes volontaires pour y participer qui se réunira le 28 mai à Metz pendant trois heures pour approfondir encore ces questions de financement, ces questions de péage et aboutir à des conclusions (ça ne veut pas dire une conclusion, ça peut être plusieurs conclusions, bien entendu) qui seront ensuite présentées en séance publique à Nancy. Vous avez peut-être vu pour ceux qui y sont allés que le site Internet permet de s'inscrire à cet atelier. L'inscription est bien sûr possible ce soir. Pour ceux qui le souhaitent, vous avez des formulaires que vous voudrez bien remplir pour ceux que ça intéresse. L'atelier se réunira le 28 mai à Metz à 18 h. Je crois que nous avons décidé cet horaire qui nous paraissait plus à même pour les gens qui travaillent d'être là, mais sans en même temps trop empiéter sur leur soirée. Je l'ai dit, nous souhaitons limiter à 40 personnes, de telle manière à ce que ce ne soit pas une assemblée, mais vraiment un groupe de travail. Si nous avons trop de candidats sur Internet, nous procéderions à un tirage au sort en réunion publique, de façon à déterminer les participants à cet atelier.

Voilà ce que je voulais dire en introduction. Je passe la parole à la DREAL pour un court exposé sur cette question particulière du financement.

### Olivier GENAIN, responsable PPP, DGITM

Bonjour, je suis Olivier GENAIN. Je suis responsable du département des PPP à la DGITM. C'est au ministère du Développement durable. Je voulais faire un peu un rappel sur les modes de construction d'une infrastructure routière. Le mode principal, c'est la maîtrise d'ouvrage publique. Ce mode est principalement utilisé pour la plupart des ouvrages routiers, notamment les départementales. Ensuite, le contrat partenariat par exception. Et ce qui nous occupe ce soir, la concession qui concerne plus de 80 % du réseau routier. Si on regarde sur les 55 ans d'historique de concessions routières, aujourd'hui, 80 % du réseau autoroutier est concédé.

Qu'est-ce qu'une concession autoroutière ? C'est un contrat par lequel la puissance publique délègue globalement la maîtrise d'ouvrage à un tiers. Il y a bien un contrat et une tierce personne. Le marché couvre la conception, la construction, l'entretien, la maintenance, l'exploitation et le financement. À la fin, à l'exception de la subvention publique, le coût de la construction de l'exploitation est supporté par l'utilisateur et pas par les personnes publiques. Le concessionnaire assure la totalité des risques qui sont liés à la conception, la construction et l'exploitation de l'infrastructure. On a un transfert des risques. En particulier, il assume le risque de recettes si le trafic anticipé ne se réalise pas. La rémunération du concessionnaire est donc substantiellement liée au péage qui est perçu pour service rendu aux usagers. L'évolution du tarif de péage est encadrée dans le contrat sous forme de plafonds. Il ne peut donc pas dépasser les plafonds qui sont inscrits dans le contrat de concession. Bien évidemment, le péage réduit l'intérêt de l'autoroute pour les usagers. C'est pris en compte dans le calcul socio-économique du projet.

Pour faire un petit peu de droit sur les concessions routières, les principes généraux du péage sont réglés dans le droit français et européen. Le code de la voirie routière prévoit que le péage peut couvrir un certain nombre de choses : la construction, l'exploitation, l'entretien, l'aménagement et les frais financiers. Par jurisprudence, le Conseil d'État a instauré deux principes fondateurs. D'une part, que le péage doit être la contrepartie effective du service rendu. Et d'autre part, que cela doit traduire l'égalité de traitement des usagers. Enfin, le droit européen a rajouté par la directive qui est appelée directive Eurovignette, une absence de discrimination et une imputation équitable des coûts pour les véhicules de transport de marchandises.

Le contrat public ne peut pas prévoir des obligations qui sont sans lien avec l'objet de la concession. Le recouvrement des coûts peut intégrer les coûts du financement privé nécessaires à la concession. Après, il faut aussi noter qu'aucun usager VL ou PL ne peut payer plus que le coût du service dont il est bénéficiaire. C'est important dans le dimensionnement.

Pour faire un petit résumé de la façon dont on passe les contrats, ils sont passés après appel d'offres. Ce passage permet de respecter les obligations européennes qui sont traduites dans le droit français, d'égalité de traitement, de proportionnalité, de transparence et de non-discrimination. Les contraintes sont formalisées en droit français par le décret 2010-406. Je passe un peu rapidement vu qu'on m'a demandé de passer rapidement. On fait tout d'abord un appel à candidatures. On sélectionne les





candidats. Et, à ces candidats, on envoie le dossier de consultation qui prend en compte l'ensemble des éléments qui auront lieu dans les débats tels que ceux d'aujourd'hui et l'enquête publique plus tard. Mon département reçoit les offres des candidats, analyse et choisit un concessionnaire pressenti avec qui on négocie. Et finalement, le ministre approuve le contrat et on choisit le concessionnaire selon les critères qui intègrent notamment le montant de la subvention publique demandée (on essaie forcément de choisir le moins cher) le tarif des péages, la durée de la concession, la qualité environnementale, le niveau de service, la qualité de l'entretien de la maintenance et la robustesse économique et financière de l'offre parce que comme on s'engage pendant de longues durées avec un concessionnaire, on ne voudrait pas qu'il fasse faillite au milieu du gué.

Je voulais passer aussi quelques secondes pour vous présenter la logique financière des concessions. En période de construction, il faut payer les coûts de construction qui sont représentés par le barreau à gauche. C'est financé par des prêts bancaires et les financements des porteurs de projets et des sponsors. En exploitation, les recettes normalement, permettent de payer les intérêts de la dette qui sont proportionnels aux prêts bancaires et les coûts d'exploitation, d'entretien et de maintenance ainsi que la rémunération des sponsors. Ce qui se passe malheureusement parfois, c'est que les recettes ne sont pas suffisantes pour couvrir l'ensemble des coûts. Et donc, du coup, comme les taux d'intérêts de dette sont fixés au moment de la passation d'un contrat, il faut réduire le montant des prêts bancaires. Du coup, il est nécessaire pour pouvoir boucler le financement, de mettre une subvention publique. L'offre des candidats est reprise après appel d'offres comme étant celle qui est la mieux-disante et elle ne peut pas évoluer, même en cas de difficultés de réalisation ou de trafic inférieur. C'est quelque chose qui protège le public. La durée du contrat est fixe et comprend la période de construction. Le niveau des péages est déterminé par le tarif initial plus une loi d'évolution qui est figée dans le contrat. Lorsqu'une subvention est nécessaire, celle-ci est répartie entre l'État et des collectivités locales dans une dynamique à négocier.

#### Michel MORIN, Commission particulière du débat public

Sur le dernier point, j'ai une question : qu'est-ce qui impose aux collectivités locales de prendre une partie de la subvention ?

#### Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL

Il n'y a pas d'imposition, c'est un principe.

#### Michel MORIN, Commission particulière du débat public

D'accord. Donc ce n'est pas « est répartie », c'est « peut être répartie ». Il n'y a pas de loi qui impose aux collectivités.

#### Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL

C'est un principe posé par le maître d'ouvrage État aujourd'hui dans le financement des grandes infrastructures, de solliciter la participation.

#### Michel MORIN, Commission particulière du débat public

Solliciter la participation. Mais jusqu'à nouvel ordre, l'État ne peut imposer aux collectivités locales que par le biais d'une loi, me semble-t-il. C'était juste un point de droit. Monsieur FOURCHY ?

M. Clément FOURCHY a la parole.

#### Clément FOURCHY, directeur adjoint, Espelia

Bonsoir à tous. Peut-être en deux mots pour me présenter et justifier ma présence ici, je travaille au sein d'un cabinet qui s'appelle Espelia et qui a la particularité d'être un cabinet de conseil qui n'intervient qu'aux côtés des décideurs publics en les aidant à améliorer la performance des services publics. On travaille beaucoup sur l'accompagnement, la mise en œuvre de projets publics, de projets d'infrastructures notamment, que ce soit en maîtrise d'ouvrage public, que ce soit dans les différentes formes qui ont été évoquées : contrats de partenariat, concession. Et on travaille dans différents secteurs, les



transports notamment. On a travaillé notamment sur beaucoup de projets de transports urbains, aussi l'eau, les déchets, l'énergie. Une expertise à la fois plurisectorielle et plurimétier au service des décideurs publics.

La commande qui m'a été adressée ce soir, c'est de vous aider à entrer un petit peu dans l'intelligence du fonctionnement d'une concession. Je propose de commencer en vous décrivant les principales caractéristiques d'une concession. Ça a été déjà fait rapidement par les représentants de la DREAL, mais je vous propose de prendre un petit peu plus de temps et de revenir sur un certain nombre de ces caractéristiques.

Tout d'abord, une concession, c'est un contrat de long terme qui permet à une personne publique de confier à un opérateur une mission globale. C'est une mission qui comprend la conception, ou tout du moins une partie de la conception, le financement, ou tout du moins une partie du financement, parce qu'il peut y avoir des subventions publiques, on y reviendra. Et la construction, la maintenance et l'exploitation d'une infrastructure publique. On est sur un contrat qui est un contrat de long terme puisqu'il globalise ces différentes missions. Il faut que la durée du contrat soit proportionnée avec la durée d'amortissement des biens qui sont réalisés dans le cadre de cette concession. Et donc, très souvent, on est sur des contrats qui durent... ça dépend de l'objet de la concession, mais sur des infrastructures routières, on parle bien évidemment de plusieurs dizaines d'années. Un des principes des concessions, c'est que l'opérateur se rémunère principalement auprès des usagers à travers la perception de tarifs. Les recettes tarifaires sont soumises à un risque lié au trafic. Ces recettes tarifaires sont les réelles sources de financement du projet. La dette, les fonds propres qui ont été évoqués et sur lesquels je reviendrai tout à l'heure, ce sont plus des outils de préfinancement. La ressource financière, c'est-à-dire l'argent, elle peut venir de deux poches. Soit de la poche de l'usager, soit de la poche du contribuable. La ressource réelle et ultime de financement, c'est une de ces deux ressources.

Autre élément important dans le cadre d'une concession, c'est que la personne publique reste l'autorité organisatrice. On n'est pas dans une démission de la puissance publique. On n'est pas dans une privatisation, on va y revenir, d'une infrastructure publique. Dans ce mode de gestion, de réalisation gestion des infrastructures, la personne publique définit le besoin. Elle l'exprime à travers un cahier des charges. Elle décide notamment de la politique tarifaire. Évidemment, c'est fait au stade de la mise en concurrence en lien avec les différents candidats, mais le mot de la fin revient à la personne publique. Et surtout, elle a un rôle très important dans le contrôle de la bonne exécution du contrat pour veiller à ce que l'opérateur privé respecte bien les engagements qu'il a été amené à prendre dans le cadre du contrat.

Autre élément important à considérer, c'est que le bien construit demeure un bien public. On n'est pas dans une privatisation du domaine public. Même si pendant la durée du contrat, le bien est inscrit dans le bilan du concessionnaire, le bien est réputé appartenir à la personne publique, à l'État en l'occurrence, et ne peut faire l'objet d'aucune cession, d'aucune hypothèque. Il ne peut pas être démoli. On n'est pas dans une logique de privatisation. Je crois que c'est important de bien le comprendre. Ce qui est externalisé, c'est la mise en œuvre de l'infrastructure. Le bien demeure propriété de l'État.

Et dernière caractéristique, ça a été dit, je ne vais pas m'étendre dessus, il y a une obligation de mise en concurrence de ces contrats. Et donc, le jeu de la concurrence permet d'avoir, en principe, un bon rapport qualité-prix. Là encore, c'est un sujet sur lequel je vais revenir un petit peu tout à l'heure.

En France, la concession est loin d'être une nouveauté puisqu'elle a été très largement utilisée depuis plusieurs siècles. Il y a des ouvrages pour les historiens qui seraient dans la salle, très intéressants sur le sujet. Pour un nombre très important et une grande variété de projets d'infrastructures, aussi bien des canaux au XVIIe siècle que des réseaux d'eau plus récemment au XIXe. Bon nombre de nos lignes de chemin de fer, lors de leur mise en place initiale, ont été développées dans le cadre de concessions. Plus récemment, l'essentiel du réseau autoroutier français a été développé dans le cadre de concessions, ce qui a permis un investissement massif en un temps relativement limité puisque sur 60 ans, on a développé un réseau autoroutier extrêmement conséquent en France et parmi les plus performants d'Europe. La concession, si vous voulez, c'est le contrat. Ensuite se pose la question de la nature de l'opérateur qui est titulaire du contrat. La plupart du temps, dans les concessions, je ne parle pas spécifiquement des projets d'autoroute, l'opérateur est un opérateur privé. On peut aussi imaginer de passer des concessions avec des sociétés qui sont des sociétés soit d'économie mixte, donc le capital de la société est partagé entre des investisseurs privés, des industriels, et des investisseurs publics. Ça peut être l'État, ça peut être des collectivités, ça peut être la Caisse des Dépôts. Quoiqu'elle intervienne en tant que privée, je crois, c'est une économie mixte. On peut avoir des solutions mixtes. On peut aussi imaginer de passer des concessions avec des opérateurs publics au niveau local. Ça se met en œuvre maintenant à travers ce qu'on appelle les sociétés publiques locales.

Le modèle économique de la concession, c'est que le concessionnaire dont on a vu qu'il assumait l'essentiel des responsabilités opérationnelles de la mise en œuvre et de l'exploitation de l'infrastructure en assume aussi la majorité des charges. Il assume à travers ces charges, la quasi-totalité du risque industriel lié à la mise en œuvre de ce projet. Le risque



industriel par exemple, il peut se traduire par un risque de mauvaise conception de l'infrastructure, ou alors de mauvais chiffres prévisionnels des investissements. Par exemple, si on avait sous-estimé les volumes de remblais ou de déblais, si on ne maîtrise pas suffisamment le processus industriel, en tant qu'opérateur, on s'expose à un risque de surcoût par rapport à ce qui avait été anticipé, ou bien de perte de temps, de délais. C'est par ce biais-là que s'incarnent les risques industriels. Les charges que doit assumer le concessionnaire dans une concession, ce sont tout d'abord, je vais essayer de les classer un petit peu par ordre de volume... Évidemment, ça dépend, et on va le voir après, à quel moment on prend la photo de la concession, mais grosso modo, on peut dire que les premiers postes de charges pour un concessionnaire, ce sont les charges d'amortissement. C'est-à-dire qu'il y a un gros investissement qui est mis en œuvre à l'origine du projet, en général. Il faut ensuite l'amortir. L'amortissement, ça sert notamment, pour être un peu simple, à reconstituer les capitaux qui ont été investis à l'origine du projet. Et donc, ces investissements comprennent beaucoup de choses. Ça comprend la conception du projet, ça comprend éventuellement un certain nombre de coûts liés à de l'expropriation, à la construction à proprement dit, et à des opérations de compensation, notamment environnementales, qui peuvent avoir lieu en périphérie du projet. Ensuite, il y a les charges financières puisque quand on mobilise des capitaux, ça se fait soit à travers de la dette, à ce moment-là, on doit payer des intérêts, soit à une banque, soit à des emprunteurs obligataires. Et il faut aussi rémunérer les fonds propres, les capitaux qui ont été investis dans la structure par les actionnaires de la société concessionnaire. Ensuite, il y a les charges d'exploitation, les charges de maintenance. À la fois les charges de maintenance à court terme, c'est-à-dire régulières, et des charges plus lourdes, par exemple quand on doit renouveler la couche de roulement à intervalles réguliers sur une autoroute, c'est de la maintenance lourde qui n'intervient pas chaque année, et donc, il y a des mécanismes de provisionnement qui sont mis en place dans les contrats. Enfin, il ne faut pas les oublier, il y a les charges fiscales, que ce soit les impôts sur les sociétés ou les charges liées aux impôts locaux, notamment à la CET (cotisation économique territoriale), qui profitent au territoire.

Les produits, qui sont, encore une fois, les réelles ressources de financement du projet, en premier lieu ce sont les tarifs perçus sur les usagers. Tarifs qui sont appliqués sur la base d'une grille tarifaire qui varie en fonction de la distance parcourue, qui varient en fonction de la nature de l'utilisateur : que ce soit un véhicule léger ou un poids lourd par exemple. Et donc, ces recettes-là sont exposées au risque de trafic, comme je l'ai dit. C'est-à-dire qu'au début du contrat, le concessionnaire fait une hypothèse sur l'évolution du trafic. Et donc, ces recettes sont assez directement, voire très directement corrélées ensuite au trafic.

On pourra noter que dans ce risque trafic, il y a une partie des éléments qu'il maîtrise. C'est vrai que si l'autoroute est mal maintenue, mal entretenue, l'opérateur va probablement voir la fréquentation diminuer. Il y a aussi toute une partie de facteurs qu'il ne maîtrise pas, notamment par exemple le prix du pétrole ou l'évolution de l'activité économique dans le bassin d'emploi, ou même plus largement. C'est un risque qui est pour partie maîtrisé par l'opérateur, mais pas exclusivement, mais en tout cas qu'il subit en totalité. Il peut également y avoir des recettes dites « annexes » que je n'ai même pas citées ici, mais qui sont par exemple des recettes liées aux sous-concessions qui sont mises en œuvre sur les stations essence. Ce sont les haltes sur les autoroutes, les aires d'autoroute. Il peut y avoir de la location d'espace pour par exemple passer du câble, des moyens de communication de ce type-là et qui amène une rémunération complémentaire au concessionnaire pour faire face aux charges. Si la somme des tarifs prévisionnels qui sont anticipés sur un projet ne permet pas de couvrir la somme des charges prévisionnelles qui vont s'appliquer à ce projet, à ce moment-là, l'État ou la personne publique si on est dans le cas d'un autre type d'infrastructure, octroie une subvention d'investissement initial qui doit permettre d'équilibrer l'ensemble du contrat.

Enfin, un élément important, c'est de dire que pendant longtemps, le réseau autoroutier français a été développé par un mécanisme d'adossement entre les concessions qui étaient plus anciennes ou plus excédentaires et celles qui étaient soit nouvelles, soit déficitaires. C'est un principe qui est désormais interdit. Chaque concession, chaque contrat doit trouver son équilibre économique propre.

### Michel MORIN, Commission particulière du débat public

Excusez-moi, Monsieur FOURCHY, je vous demanderais de conclure, s'il vous plaît.

### Clément FOURCHY, directeur adjoint, Espelia

Très basiquement, juste pour dire que ça, ça représente, si vous voulez, l'évolution des flux financiers sur un projet de ce type-là. Vous voyez qu'au début il y a beaucoup de frais qui sont engagés. En fait, la somme des flux est négative, sous zéro. Et elle repasse dans le temps au-dessus de zéro. Juste pour dire que l'analyse économique d'une concession doit prendre en compte la



durée totale du contrat. Si on prend une photo à un moment donné, on peut avoir une vision tout à fait faussée de cette économie.

La concession n'est pas une démission de la puissance publique. Et donc, le concédant conserve un certain nombre de droits et de devoirs. J'ai déjà exposé ça rapidement tout à l'heure. Peut-être juste ici, pour revenir sur la notion de grille tarifaire qui est fixée au contrat et ensuite, qui évolue en fonction d'une formule qui essaie de refléter l'inflation supportée par le concessionnaire dans le cadre de l'exploitation de l'infrastructure. Elle peut également être revue dans le cadre d'avenants si l'État vient à demander au concessionnaire de mettre en œuvre des investissements complémentaires en cours de contrat.

Je pourrais revenir sur le point suivant s'il y a des questions plus tard.

Peut-être en synthèse, quels sont, à dire d'expert, les avantages et les inconvénients d'une solution sous forme de concession ? En termes d'inconvénients, tout d'abord, il y a un coût de financement qui est plus élevé qu'une mise en œuvre traditionnelle. Par financement, j'entends essentiellement le coût de la dette puisqu'un opérateur privé se finance à un coût qui est généralement supérieur à celui de l'État. Je pourrais même dire systématiquement. Ensuite, plutôt un certain nombre de points de contrôle, mais une concession nécessite un bon climat de mise en concurrence puisque c'est le marché qui va donner le prix de mise en œuvre de l'infrastructure, et donc les tarifs. Il y a un fort besoin de contrôle, mais l'État est organisé pour cela. Et comme tout contrat, et en plus comme ce sont des contrats de long terme, il y a une certaine perte de flexibilité puisque les deux parties (l'État est le partenaire privé) s'engagent réciproquement l'un vis-à-vis de l'autre. Et donc, l'État ne peut pas ensuite décider de changer unilatéralement, sans compenser éventuellement l'opérateur des conséquences de cette évolution, de politique facilement.

En termes d'avantage, un désavantage très important, c'est que ça permet de lever des financements non budgétaires et donc, de financer le développement d'un certain nombre de projets sans que ça soit porté sur le budget de l'État. Ça permet l'affectation d'un certain nombre de ressources puisqu'au cas d'espèce, on peut imaginer de collecter des recettes sur l'usager qui vont directement permettre de financer de façon accélérée le développement de l'infrastructure. Ça permet de mobiliser des compétences complémentaires au sein du secteur privé, d'avoir un interlocuteur unique face à la puissance publique là où dans une mise en œuvre en maîtrise d'ouvrage publique, il y aurait eu un nombre important d'acteurs et donc, des risques d'interface qui auraient dû être gérés par l'État. Et peut-être, juste pour conclure également, une notion de long terme et de performance dans le long terme puisque l'opérateur s'engage dans la durée à maintenir l'infrastructure. On sait que c'est un des problèmes de la puissance publique d'arriver à tenir dans le temps et à dégager les ressources nécessaires pour notamment bien maintenir les infrastructures publiques dans le temps. Dans le cadre de ce type de contrat, c'est quelque chose qui est globalement garanti. Merci de votre attention.

### Michel MORIN, Commission particulière du débat public

Merci Monsieur FOURCHY. Je donne la parole à M. ABRAHAM.

### Claude ABRAHAM, ingénieur général honoraire des ponts et chaussées

Bonjour à tous. Mes propos vont simplement compléter ceux qui ont été tenus par les présents orateurs. Je vais essayer aussi de répondre à quelques questions concrètes qui m'ont été posées par le président de la Commission particulière et sur lesquelles je vais donner quelques indications.

D'abord, quelles sont les grandes règles auxquelles doivent obéir les péages ? Ces règles sont fixées, comme ça a été rappelé tout à l'heure, au moment de l'appel d'offres. Elles concernent d'abord les catégories de véhicules. D'une façon générale, la quasi-totalité des concessions sauf, je crois, prévoient cinq catégories de véhicules et ce sont les mêmes partout, depuis la voiture particulière jusqu'aux poids lourds à plus de deux essieux, en passant par les motos. Ces catégories sont effectivement imposées au concessionnaire. Il n'a pas le choix d'en changer. Est également imposé au concessionnaire le niveau relatif des péages. Le péage de chaque catégorie se déduit du péage principal des voitures particulières par un coefficient multiplicateur ou diviseur en ce qui concerne les motos. Là aussi, ceci est précisé et rendu obligatoire par l'État. L'État peut également imposer, en tout cas, c'est la règle européenne qui est en train de s'appliquer, une variation du péage en fonction du niveau de pollution des véhicules. Ceci en particulier pour les poids lourds, encore que ceci soit d'une application concrète extrêmement difficile. L'État peut également imposer une limitation à la variation du coût kilométrique du péage entre les sections les moins coûteuses et les sections les plus coûteuses. Ceci également peut être fixé à l'avance et est fixé à l'avance. Le concessionnaire ne peut pas faire ce qu'il veut, mais il n'est pas obligé d'appliquer le même niveau de péage à





toutes ses sections. Enfin, le contrat de concession, ou plutôt l'appel d'offres peut permettre au concessionnaire de moduler le péage selon les périodes, avec les périodes de pointe et les périodes de creux. Ces modulations sont extrêmement rares. Il existe à ma connaissance pour l'instant au moins une seule autoroute pour laquelle elle fonctionne, mais en tout cas, ceci reste possible et, je le répète, ces possibilités sont effectivement prévues au moment de l'appel d'offres.

À partir de ces règles, le candidat propose dans sa réponse à l'appel d'offres un niveau de péage, ou plus exactement, il propose des niveaux de péage. Il propose une grille tarifaire applicable selon les sections, applicable selon les véhicules, et ayant pour objet, bien entendu, d'optimiser ses recettes, si possible, bien entendu, de réduire la subvention à zéro. Si c'est possible, en tout cas, de faire en sorte que les revenus qu'il tirera des péages tels qu'il les estime, soient les moins mauvais possible ou les meilleurs possible. Encore une fois, c'est au moment de la réponse à un appel d'offres que cette grille tarifaire avec ses modulations possibles telles que je les ai indiquées tout à l'heure est indiquée. Le concessionnaire pressenti d'ailleurs indiquant également quelle évolution des péages dans le temps il entend obtenir. Le contrat de concession précisera bien entendu de façon très détaillée cette évolution possible. On a vu ces derniers temps que les évolutions prévues pour les péages posaient quelques problèmes et que le gouvernement avait cherché effectivement à s'abstraire des contrats avec quelques difficultés. C'est aussi simple que ça, si je peux dire. Bien entendu, tout ceci dépend de calculs, d'études de trafic extrêmement complexes, extrêmement élaborées, dans lesquelles le concessionnaire essaie de savoir au mieux possible ce qu'il peut obtenir. D'un côté, des règles, c'est la contrainte. De l'autre côté, la liberté. C'est la proposition faite à l'État du niveau ou des niveaux de péage.

Cela étant, la question était posée à plusieurs reprises et la réponse est simple, on peut passer la diapositive suivante : peut-on discriminer les péages selon les usagers ? Peut-on avoir des péages locaux ? Peut-on avoir des péages préférentiels ? La réponse est catégoriquement non. Il y a une règle qui a été rappelée tout à l'heure, une règle catégorique et simple qui est l'égalité de tous les usagers, quelle que soit leur nationalité, quelle que soit leur résidence, quel que soit tout ce que vous voulez. Il n'y a aucune différenciation juridiquement possible. Il y a eu un cas de différenciation dans le temps et dans l'histoire, c'était le péage du pont d'Oléron qui avait été accepté par le Conseil d'État à l'époque parce qu'il n'y avait pas d'itinéraire alternatif. Encore une fois, la règle est celle de l'égalité entre tous les usagers. Peut-on néanmoins essayer de favoriser sous une forme ou sous une autre les usagers locaux ? La réponse est oui. Elle consiste à jouer habilement des abonnements. Les concessionnaires pratiquent souvent spontanément, quelquefois sous pression, quelquefois après négociation des abonnements qui ont pour objet de faciliter, en général les trajets courts, souvent les trajets nombreux, c'est-à-dire essentiellement domicile-travail. Ça n'est jamais la gratuité. C'est une réduction parfois substantielle des tarifs. Je le répète, elle est souvent de l'initiative du concessionnaire. Elle est souvent également négociée et même subventionnée. Il existe des cas dans lesquels ces abonnements locaux bénéficient d'aides locales. Jamais publiques, jamais nationales. En général, soit des départements, soit des régions. Hors ces possibilités de jeu sur les abonnements qui permettent effectivement d'alléger le prix du péage, il n'y a aucune autre discrimination possible et bien entendu, par définition, l'abonnement est accessible à chacun. Tout le monde. Il ne peut pas y avoir de discrimination entre les abonnés. Chacun peut souscrire un abonnement à condition qu'il y trouve son avantage et bien entendu qu'il fasse partie des usagers pour lesquels cet abonnement est intéressant.

Dernière question : on a dit tout à l'heure que la France était le royaume du péage. C'est vrai. La France a inventé le péage en 1955 avec une célèbre loi qui disait en gros : « L'usage de l'autorité d'un principe gratuit, toutefois à titre exceptionnel, etc. » L'exception est devenue la règle depuis. La loi de 55 demeure. Elle a changé un petit peu de thème, il y a assez peu d'états en Europe qui pratiquent le péage. C'est essentiellement le sud de l'Europe qui est péager : l'Italie, Espagne, le Portugal, un petit peu si on veut la Norvège. Mais la Norvège, il faut vraiment un petit peu tricher pour dire que la Norvège est un pays péager. Le péage est une habitude sud-européenne. Ce qui est en revanche extrêmement répandu en Europe, c'est la vignette. La vignette pour usage des autoroutes est une pratique extrêmement courante. Je me suis amusé à relever les pays vignetteurs, il y a la Bulgarie, l'Autriche, la Suisse, la Slovaquie, la Slovénie, la République tchèque, la Hongrie et, semble-t-il, bientôt, l'Allemagne qui semble envisager effectivement l'établissement d'une vignette prochainement pour les voitures particulières sur son réseau autoroutier alors que, vous le savez, l'Allemagne, elle, pratique l'écotaxe sur son réseau autoroutier depuis une dizaine d'années, le fameux LKW-Maut que nous avons cherché à imiter avec le succès que vous connaissez. Il n'y a, à ma connaissance, qu'en Allemagne que le problème de l'écotaxe est actuellement appliqué. Le système a d'ailleurs été extrêmement long à mettre en œuvre, extrêmement coûteux, mais il couvre actuellement la totalité de l'autoroute.

Ceci me conduit d'ailleurs à la dernière question qui m'a été posée : peut-on envisager un retour à l'écotaxe en France et en particulier dans cette région ? L'écotaxe, vous savez ce qu'il en est advenu. À ma connaissance, le texte législatif instaurant l'écotaxe n'a pas été abrogé. Ce texte faisait un sort particulier à l'Alsace. Il y a deux parties dans le texte. Un texte concernant l'Alsace et un texte concernant l'est de la France. Ces textes étant d'ailleurs rigoureusement identiques. Ces textes ne sont pas abrogés. Je doute fort, à ma connaissance, qu'ils soient applicables. L'écotaxe, telle qu'elle a été prévue par la loi était d'une



complication effroyable, d'un coût de perception épouvantable et par conséquent, si l'on doit un jour rétablir une écotaxe, je crois qu'il faudrait inventer quelque chose de totalement nouveau, mais ceci est une autre histoire. Merci de votre attention.

#### Michel MORIN, Commission particulière du débat public

Merci, Monsieur ABRAHAM. La parole est à vous.

#### David DONNEZ, membre CGT de la Commission mobilité au CESE de Lorraine

Bonjour à tous, David DONNEZ. Je suis membre de la Commission mobilité au Conseil économique, social et environnemental de Lorraine pour la CGT. Si le dossier du maître d'ouvrage est très complet, concernant les prévisions de congestion de l'A31 et les durées de réalisation du projet en fonction des différents scénarii, il ne donne que peu de détails concernant les modèles économiques des concessions qu'il propose de mettre en place. De même, si la présentation de trois scénarii est une bonne idée, on ne peut que regretter qu'un quatrième scénario reposant sur un financement complet du projet par l'État n'ait pas été étudié. Le dossier du maître d'ouvrage ne précise pas non plus combien d'agents de la direction Est seront concernés par la mise en concession d'une partie du réseau, ce qui génère bien évidemment des conséquences pour les services de l'État ou des collectivités. De fait, la totalité du dossier du maître d'ouvrage semble tendre vers un seul but : présenter le scénario « concession partielle » comme le plus à même de répondre aux objectifs de décongestion du sillon lorrain. Le scénario de « concession étendue » est ainsi présenté comme nécessitant une contribution financière plus élevée pour l'utilisateur, tandis que la concession réduite ne permet pas d'éviter la saturation totale de l'infrastructure et ses conséquences économiques négatives pour la Lorraine. Les deux scénarii extrêmes semblent avoir été construits pour mettre en évidence par leurs faiblesses respectives l'intérêt de recourir au scénario médian. La dernière phrase du dossier invitant le débat public à éclairer le maître d'ouvrage sur l'option financière à retenir, conciliant soutenabilité budgétaire, sociale et délai de réponse aux enjeux identifiés est ainsi d'une ironie mordante puisqu'un seul des trois scénarii qui présente comme acceptable dans le dossier du maître d'ouvrage. Pourtant, si les conclusions du dossier du maître d'ouvrage semblent solides, elles se basent sur des hypothèses très discutables. On considère en effet que tous les travaux listés sont d'égale urgence et que les 60 millions d'euros représentant l'investissement maximal de la puissance publique (État et collectivités locales réunis), sous ces hypothèses effectivement, le seul scénario de concession partielle permet de répondre à temps aux objectifs de désengorgement, malgré son surcoût de 2,5 milliards d'euros de valeur 2015 pour l'État.

Par contre, on peut considérer que l'État qui a listé l'A31 bis parmi les premières priorités du rapport Mobilité 21 peut engager des montants plus importants pour l'A31 bis et que le barreau de Toul-Dieulouard qui contourne une section non saturée ni aujourd'hui ni à l'horizon 2030, au contraire du reste de l'A31 bis, n'est pas forcément une priorité absolue. Dans cette configuration, le projet ne porterait plus que sur 820 millions d'euros qui pourraient être financés par la puissance publique sur 11 ans à raison de 75 millions d'euros par an. On obtiendrait ainsi une réalisation du projet avant saturation complète de l'ensemble routier existant, et ce pour un coût très inférieur au scénario de concession partielle. Il ne s'agit ici que de l'ébauche d'un montage financier public. Les éléments du dossier du maître d'œuvre, coût de l'aménagement des différentes sections, durée de concession, trafic prévisionnel, taux d'actualisation, subventions d'équilibre, sont très insuffisants pour réaliser une programmation financière précise. Mais l'analyse que nous venons de mener suggère que ce montage public pourrait être la source d'importantes économies pour la collectivité. Nous demandons donc dans ce cadre qu'une étude sur un financement public soit faite pour éclairer l'ensemble des Lorrains. Je vous remercie.

#### Michel MORIN, Commission particulière du débat public

Merci pour cette question qui rentre effectivement dans le vif du sujet. Je donne la parole à la DREAL pour répondre, notamment aussi sur le dernier point. Effectivement, il y a trois hypothèses qui, toutes, font appel à une concession, même réduite. Pourquoi n'y en a-t-il pas une quatrième avec un financement totalement public ? Mais il y a également d'autres questions qui ont été posées par Monsieur.

#### Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL

Vous évoquez la question : pourquoi n'y a-t-il pas un scénario de financement public ? En introduction, il a été dit que les scénarios qui ont été étudiés, il pouvait toujours y en avoir d'autres. Par définition, comme cela a été dit, le but est de trouver



l'équilibre qu'il y a à trouver entre la contribution de l'utilisateur et la participation publique, avec les limites qu'il y a sur le budget public. On connaît tous les contraintes sur la dette, les contraintes qui pèsent aussi sur les financements des collectivités locales. Je dirais que c'est quand même aujourd'hui un fait relativement partagé que la ressource publique n'est pas infinie. De l'autre côté, il y a contribution de l'utilisateur. On vient de parler du péage. En effet, il se pose la question de l'acceptabilité sociale. C'est-à-dire qu'en effet, est-ce que les gens acceptent de payer ? En fonction de cette mobilisation de ressources, un des experts l'a bien dit, ça peut venir de deux poches. Celle du contribuable ou celle de l'utilisateur. Les scénarios montrent qu'il y a un impact non négligeable, très contrasté sur le délai de réalisation du projet. Yann LETROUBLON a redit au début que le concessionnaire, en mobilisant des moyens financiers immédiatement au travers du recours à la dette, est capable de mobiliser des moyens de réalisation supplémentaires et peut donc construire l'autoroute plus rapidement. On voit que le choix, en fonction du curseur d'équilibre entre ces deux ressources, a une implication sur le délai de réalisation.

Aujourd'hui, quand vous posez la question : « Peut-on étudier un scénario uniquement sur contribution publique ? », on peut l'étudier. La réponse, on la trouverait relativement simplement. On a un coût entre 1,1 milliard et 1,4 milliard d'euros. Une contribution publique, vous l'aurez noté vous-même, qui, si on l'estime aux environs d'entre 50 millions et 60 millions d'euros mobilisables, forcément on aura un délai de réalisation qui sera supérieur à celui de la concession réduite. Ça veut dire aujourd'hui que quand la concession réduite envisage une réalisation à 20 ans après la déclaration d'utilité publique, c'est-à-dire au-delà des horizons de saturation d'un certain nombre des sections, ça veut dire que si l'ensemble est réalisé sur financement public, la mise en service sera encore plus tardive et donc, encore plus largement postérieure à l'horizon de saturation de l'infrastructure.

Vous avez posé la question de l'avenir des agents de la DIR-Est. Aujourd'hui, il y a différents scénarios. Pour resituer pour les personnes, en effet, le réseau routier national est aujourd'hui entretenu par les DIR (Directions interrégionales des routes). Donc, si une section aujourd'hui gratuite venait à être mise à péage, ça dépend du scénario qui serait retenu à terme, si une section qui est aujourd'hui entretenue par l'État devait... sa responsabilité d'entretien d'exploitation devait être transférée à un maître d'ouvrage ou un concessionnaire, il y a des mécanismes par lesquels il est proposé aux agents concernés d'être mis à disposition du concessionnaire. Et au cas où ça ne se produit pas, ils sont repris dans les services de l'État. On a des retours d'expérience sur ces situations puisqu'on a eu par exemple, la mise à deux fois trois voies de la RN10 au sud de Bordeaux avec le traitement des agents de l'État qui, initialement, exploitaient pour le compte de l'État cette infrastructure et dont un certain nombre aujourd'hui l'exploitent pour le compte du concessionnaire.

### **Michel MORIN, Commission particulière du débat public**

Merci. Je voudrais tenir la parole de ma collègue et donner la parole au monsieur qui avait une question à poser tout à l'heure, à la fin de la première partie de la réunion.

### **Hervé GRAFF, citoyen de Jouy-aux-Arches**

Ma question sur le financement portait sur les parties non concédées. Il n'y a pas eu de présentation des clés de financement des parties non concédées sur les trois propositions d'aménagement. Est-ce que vous pouvez présenter des formules de financement entre l'Europe, les États, les régions, voire même le plan JUNCKER qui doit également être une source de financement possible ?

### **Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL**

Dans le projet, il y a un certain nombre d'investissements qui sont réalisés sous maîtrise d'ouvrage publique. Comme on a pu l'exposer, ces sections réalisées sous maîtrise d'ouvrage publique, par définition, sont uniquement finançables sur financement public. Ensuite, les sources de financement public, c'est en effet l'État, les collectivités et d'éventuelles subventions qui pourraient être obtenues. En l'occurrence, la seule source qu'on peut imaginer, ça peut être l'Union européenne qui peut prendre la forme soit d'une subvention, soit, on évoquait tout à l'heure la BEI, la forme d'un prêt. À ce stade, comme on l'a mentionné, il n'y a pas de certitude sur un financement européen. Aujourd'hui, on est bien sur un financement public des sections qui ne sont pas mises à péage. Quand tout à l'heure, Yann LETROUBLON vous a présenté dans les différents scénarios ce qu'on appelle la contribution publique, ça inclut notamment le financement de ces sections qui ne sont pas mises à péage.



### Jean-Marie FAUVEL, citoyen de Dieulouard

Je reprends la parole. Au sujet du barreau Toul-Dieulouard, vous envisagez dans le cas de figure une section à péage. Je ne vois pas comment vous pouvez avoir une concurrence saine sur ce tronçon de 33 km alors que vous avez un concessionnaire à l'heure actuelle qui gère la partie Gye-Dijon. Je ne vois pas quel autre concessionnaire pourrait être intéressé pour une extension de 33 km. Je ne suis pas certain que vous ayez des résultats de mise en concurrence qui soient favorables, si ce n'est éventuellement une couverture d'autres concessionnaires au profit de celui qui est déjà existant.

### Michel MORIN, Commission particulière du débat public

Merci, j'en profite, nous avons une question sur Twitter qui s'en rapproche. Cette question est la suivante : qui peut répondre à l'appel à concession ? Des concessionnaires français, des concessionnaires européens ou autres ?

Je crois que cette question est un peu la même.

### Olivier GENAIN, responsable PPP, DGITM

Toute personne qui est capable financièrement de tenir le choc et avoir les reins suffisamment solides peut présenter une offre, si elle le peut sur le plan technique, financier et juridique. On a déjà eu des petites sections d'autoroutes qui ont été mises en service récemment. D'ailleurs, c'est ce qu'on fait uniquement depuis les années 2000. J'ai une slide qui présente l'ensemble des éléments. C'est la slide 19. Je ne sais pas si on peut l'afficher. Là, vous avez l'ensemble des concessions qui ont été mises en place récemment. On voit que ce sont des concessions... le viaduc de Millau, c'est très petit, mais c'est un viaduc. L'A150 (44 km) qui a été attribuée en décembre 2011 est inaugurée cette année en février.

### Michel MORIN, Commission particulière du débat public

Et sur la question plus précise de Monsieur, s'agissant de la société déjà concessionnaire de l'A31 au Sud, est-ce qu'il y a... ?

### Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL

Il y a un appel d'offres. Elle peut répondre. Comme ça vient d'être précisé, il y a des concessions sur des distances réduites qui ont pu être attribuées à des concessionnaires qui ne sont pas forcément les concessionnaires « historiques ».

### Michel MORIN, Commission particulière du débat public

Bien sûr. Les sociétés européennes peuvent parfaitement répondre à l'appel d'offres dans la mesure où elles ont les qualifications nécessaires.

### Julien VAILLANT, conseiller régional

Bonsoir. Julien VAILLANT, conseiller régional. Deux avis avec deux casquettes différentes que je vais faire, très rapides. Le premier, au nom du président de la collectivité que je représente. Déjà pour rappeler que depuis 2004, la région Lorraine s'est engagée en faveur de la mise à deux fois trois voies de l'A31 et de la liaison Gye-Dieulouard sans préciser d'ailleurs, suite à l'intervention du monsieur devant moi, effectivement le tracé. Et dès l'époque, avait été fléchés pour manifester l'intérêt, en sorte de fonds d'amorçage, 30 millions d'euros qui depuis 2010 ont été retirés, puisqu'effectivement, le dossier à l'initiative de l'État n'a pas été engagé par la suite. On est là au stade du débat public. Il va donc falloir qu'on voie effectivement, sur les aspects financiers, le niveau de concession qui est aujourd'hui à géométrie variable. On ne se prononce pas sur ce sujet pour le moment parce qu'on attend aussi les éclairages qui ressortiront de cette consultation. En revanche, d'ores et déjà une proposition est faite. Nous estimons que les collectivités territoriales, régions, départements, communautés d'agglomérations, agglomérations, pourraient participer à hauteur de 10-15 % au financement, ce qui représenterait par exemple pour la région





Lorraine, de l'ordre de 5 millions par an pendant 10 ans. Je vois qu'il y a des experts de l'État qui sourient quand je dis ça. Je rappelle aussi qu'on est en plein débat sur la loi NOTRe, sur les compétences des collectivités. Et donc, s'engager d'ores et déjà plus loin est compliqué, d'autant plus qu'on est dans la région où la fusion Lorraine/Alsace/Champagne-Ardenne ne sera pas la plus simple. Par contre, du coup, les questions de transport au niveau européen seront peut-être les plus importantes.

Deuxième intervention, et j'essaie de faire rapide. Je la fais en ma qualité de suppléant de Monsieur le Député de Meurthe-et-Moselle, Jean-Yves LE DÉAUT, qui est aussi le député du secteur et n'a pas pu venir ce soir. Il s'en excuse. Il se trouve qu'il est très attaché à ce sujet. Comme on est dans une région, la région Lorraine, qui est par essence métropolitaine, polycentrique, transfrontalière, on a suivi de près la question du transit parce qu'on est aussi au cœur d'une Europe qui est une Europe des transports. On a mené nous-mêmes notre petite étude et on a compté, notamment, le transport routier pour essayer de l'estimer sur l'A31. Je voudrais vous donner quelques chiffres qui aboutissent à une conclusion en matière de financement, qui revient d'ailleurs à la dernière intervention de qualité de Monsieur l'expert. On a compté, de novembre 2013 à mars 2015, les camions par échantillonnage qui passaient sur l'A31. On s'est rendu compte qu'aujourd'hui, on estime plutôt à 65 % que les 5 % qui avaient été émis à l'époque par la Direction générale des infrastructures de transport, la part du transit. On est à l'ordre de 66-67 % de camions étrangers.

La deuxième conclusion qu'on en tirait, c'est qu'il y a un phénomène nouveau qui s'amorce. On a de plus en plus de camions qui circulent avec une immatriculation du tracteur qui est différente de l'immatriculation de la remorque, ce qui traduit aussi des choses et pourrait permettre, vous l'imaginez bien, des conclusions.

La troisième conclusion, c'est qu'on a recensé 34 nationalités différentes. 33 % des pays frontaliers du Benelux, 40 % des pays de l'Est. Le reste venant des pays du Sud, notamment de l'Espagne, ce qui est aussi une aberration en termes de flux et de transit et que je vais expliquer. Beaucoup des camions des pays de l'Est, en réalité, ce sont des semi-remorques, qui transportent des marchandises qui proviennent des pays du Benelux et d'Allemagne. Donc, on voit bien là qu'on est essentiellement une région de transit. Ça nous amène finalement à constater qu'il y a eu une augmentation de la circulation européenne à la fois en Lorraine, mais y compris en Alsace (on a entre 8 000 et 10 000 poids lourds par jours) qui est due en partie, ça a été exprimé tout à l'heure, par le fait qu'il y a 10 ans, en Allemagne, on a mis en place l'équivalent de l'écotaxe. Je n'ai pas le même accent que votre expert, je ne m'y risquerai donc pas. Ces camions empruntent et contournent cela aussi par les autoroutes et les voies rapides de chez nous. Ça rapporte 4 milliards d'euros à l'Allemagne, mais ça se traduit aussi par des conséquences chez nous puisque l'A31 est évidemment gratuite. On pourrait ajouter à cela aussi les flux routiers qui sont sur la Nationale 4 où on estime là aussi qu'il y a un trafic supplémentaire et au total, 2 000 camions étrangers supplémentaires sur le réseau autoroutier lorrain.

Pour ne pas être trop long, je pense qu'elle vous a été envoyée, mais si elle n'a pas été faite, elle sera apportée au débat et à la réflexion, on estime qu'effectivement, la première piste qu'il faut travailler, et là je parle au nom du parlementaire que je représente et donc du législateur, c'est la possibilité d'expérimentations régionales d'une redevance transport. Ça a été dit tout à l'heure. L'écotaxe a été retirée et nous pensons que c'était une très mauvaise décision, même si effectivement, le projet était mal amené. En revanche, l'expérimentation est aujourd'hui compatible avec plusieurs directives européennes, notamment celle sur l'Eurovignette. Je rappelle quelque chose qui n'a pas été dit tout à l'heure par l'expert, c'est que le Président de la République française, au moment où on a discuté du futur périmètre des régions, s'est engagé auprès des présidents d'Alsace-Lorraine, Champagne-Ardenne, et a indiqué en tout cas qu'il était favorable à l'expérimentation d'une contribution sur le transport poids lourds pour l'Alsace et la Lorraine à l'époque parce que c'était le premier scénario envisagé avant qu'on nous rattache aussi la Champagne-Ardenne.

On voulait simplement dire que c'est une des pistes qu'on peut aussi expérimenter en termes de financement. On pourrait la réserver à des camions, par exemple de plus de 12 t. On a fait une petite estimation. Si on la fixait à cinq à dix centimes au kilomètre, ça pourrait, pour la seule région Lorraine, rapporter entre 30 et 60 millions d'euros par an. Merci. Je m'excuse si j'ai été un peu long.

### Michel MORIN, Commission particulière du débat public

Merci. Comme vous le disiez, vous avez, comme chacun, Monsieur aussi, la possibilité de mettre vos contributions sur notre site Internet. Vous avez quelque chose à ajouter, ou à dire ?

### Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL



Je dirais que c'est un point de vue qui est exprimé. On en prend acte. Je tiens juste à préciser que les chiffres ne sont pas forcément contradictoires. Quand vous dites qu'on dit 55 % de transit et que vous dites 65 %, il faut rappeler que la législation européenne permet le cabotage et qu'un certain nombre de véhicules immatriculés à l'étranger réalise des trafics qui ne sont pas des trafics de transit. On peut avoir un transporteur polonais qui réalise un transport qui peut être d'échanges ou internes aussi en Lorraine. Globalement, on n'a pas forcément une incohérence des chiffres. On est même plutôt dans l'ordre de grandeur, sachant que c'est un fait que l'on constate qu'il y a de plus en plus de transport réalisé par des transporteurs d'origine étrangère. C'est vrai aussi bien en France qu'en Allemagne comme vous l'avez souligné.

Sur l'écotaxe, vous avez dit vous-même en effet qu'en réponse à la sollicitation des collectivités locales, le président avait indiqué être ouvert à une réflexion. Par contre, dans le cadre de nos débats, il paraît important de redire ce qu'on a pu exprimer lors des précédentes séances, à savoir que vous évoquez la recette, mais il y a un problème, bien sûr, de coût de collecte. C'est pourquoi le dispositif tel qu'il était conçu initialement, et M. ABRAHAM l'a rappelé, ayant un coût de collecte élevé, s'il devait y avoir une écotaxe régionale, elle serait sans doute sur un dispositif technologique totalement différent. Ça veut dire qu'il doit y avoir une réflexion sur le dispositif de collecte. La deuxième chose, c'est qu'il y a des problèmes juridiques, s'agissant d'une taxe qui a statut d'impôt. Il y a des problèmes d'égalité, de modalités de collecte ou autre. Et donc, dans ce contexte, il paraît quand même important de rappeler que s'il y a en effet une ouverture sur une réflexion, elle ne peut pas être considérée comme une réponse de court terme, au sens où elle nécessitera nécessairement une réflexion importante.

La dernière chose, pour éviter tout malentendu, une écotaxe qui ne s'appliquerait qu'à la seule A31 n'est pas envisageable en tant que telle. Elle serait d'ailleurs requalifiée de redevance. On retombe dans le système du péage, ce qui est bien étudié à l'heure actuelle.

Ensuite, à notre connaissance, je vais passer la main sur les études de trafic puisque vous évoquiez les reports liés éventuellement à la taxe allemande sur nos réseaux. Je vais proposer à Sylvain LAROSE du Cerema qui a réalisé toutes nos études de trafics de vous apporter peut-être quelques compléments sur cet aspect particulier.

#### Sylvain LAROSE, Cerema

Bonjour. Juste en complément d'information, deux éléments que je souhaitais apporter. Tout d'abord, sur l'évaluation du transit, effectivement, dans nos études, on arrive plutôt sur la partie marchandise à 50 %. Simple, la façon dont ce flux a été évalué, on l'a évalué à partir d'enquêtes de circulation par entretien avec les chauffeurs de camion. On a réalisé un certain nombre de postes d'enquêtes en périphérie du sillon lorrain. Au Sud, à la fois sur l'autoroute A31, sur la RN57, sur la RN4 à l'Est et à l'Ouest, sur l'autoroute A4 à l'Est et à l'Ouest et également au Nord, sur A31 et sur A30. Et donc, la définition que nous avons retenue pour le transit, ce sont les poids lourds qui traversent entièrement ce périmètre, sans faire aucune livraison ni chargement à l'intérieur. Cela explique effectivement l'écart entre le chiffre que vous annoncez. Parce qu'effectivement, dans cette enquête, nous avons relevé que les flux de camions entrant dans le sillon immatriculés en France ne représentent qu'un peu plus de 30 % de l'ensemble des camions qui rentrent dans le sillon lorrain. On est à peu près sur des chiffres équivalents. Simple, je voulais juste préciser que l'évaluation du transit n'était pas simplement par l'immatriculation du véhicule qui circule, mais bien par le type de transport qu'il réalise en lui-même.

Le deuxième point, effectivement, nous avons réalisé un certain nombre d'enquêtes en Alsace suite à la mise en place de la LKW-Maut. Les résultats des enquêtes montrent qu'on estime à peu près à 1 000 poids lourds de report de l'autoroute A5 en Allemagne sur le réseau autoroutier alsacien. On n'a pas identifié de report sur le sillon lorrain particulier depuis cette période.

#### Michel MORIN, Commission particulière du débat public

Merci. Qui avait demandé la parole ? Le monsieur qui avait déjà parlé tout à l'heure, je sais que vous étiez le premier, alors allez-y.

#### Francis VOGIN, adjoint au maire à Essey-lès-Nancy

Francis VOGIN, je suis toujours adjoint au maire à Essey. La difficulté déjà, c'est qu'on parle de gratuit et le gratuit n'existe pas parce que finalement, il y a toujours quelqu'un qui le paye, soit financièrement, soit on l'avait dit, finalement en termes de santé-environnement, ça a un coût. Les autoroutes que je connais aux Pays-Bas ne sont pas gratuites parce que le contribuable, ça lui coûte 300 à 400 euros par an, qu'il prenne l'autoroute ou pas, mais en taxes. Pour le Français, il y va, c'est royal et ce



sont bien les autres qui payent. Je dis ça parce qu'en Belgique, il y a aussi une avancée sur une vignette. On parle d'une vignette à horizon 2016. Il y a des problèmes politiques en Belgique, donc voilà. De l'ordre de 90 euros. En Allemagne, on en parle aussi. Sachant qu'en plus, il faut qu'on soit clair. Par exemple, en Suisse, la vignette est valable sur les autoroutes. Vous pouvez prendre les routes nationales dans certains pays. La vignette est valable pour les autoroutes et aussi pour certaines grandes routes en Europe centrale. La Rovinieta en Roumanie, vous la payez aussi sur les grandes routes. Déjà, ça, en Allemagne, je n'ai jamais réussi à comprendre si la vignette allemande ne serait valable que sur les autoroutes ou pas. Ça, c'est un aspect.

La deuxième chose, finalement, c'est également au niveau de l'Europe, Julien VAILLANT le dit, on va être dans une grande région, c'est le périmètre, c'est le zoom sur les cartes. Si, au niveau fluvial, vous étiez assez bons d'Île-de-France au bas d'Urtember, sur les routes, on ne parle que de la Lorraine. Et effectivement, dans l'Est de la France, on a trois grands axes gratuits Nord-Sud. L'A35. Ça vient d'être évoqué pour le report, la LKW-Maut. L'A31, prolongée par la N57 en Lorraine. Côté Champardennais, un axe plus ou moins gratuit, ce n'est pas simple. En fait, Charleville, Reims pour ceux qui prennent Saint-Dizier-Chaumont. Le risque, c'est que si effectivement on mettait un péage sur l'A35, on aurait un report éventuellement sur l'A31. Et si on le fait sur les deux, il pourrait y avoir report en Champagne-Ardenne, ce n'est pas satisfaisant en tant que tel.

Ce qui me dérange un peu dans l'étude, c'est vraiment l'échelle à laquelle on la met. Il faut vraiment être en très grande région, c'est-à-dire finalement de la Bourgogne jusqu'à Zurich et effectivement, au sud des Pays-Bas et non pas se cantonner à la simple Lorraine. On l'a dit, 34 nationalités. C'est vraiment un enjeu important.

Sur l'aspect financier, je terminerai par une chose, vous mettez dans les tableaux, évidemment on peut calculer, mais c'est hors taxes. Moi je ne paye pas du hors-taxes, je paie du TTC quand je prends un péage. Grosso modo, ce qui intéressera les Lorrains, c'est savoir au final combien ils vont payer s'ils font Toul-Luxembourg avec leur voiture en 2020. Merci.

#### Michel MORIN, Commission particulière du débat public

Est-ce que la DREAL souhaite répondre ?

#### Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL

On va répondre aux deux aspects de votre question. La première, vous dites « le périmètre de l'étude ». Si vous consultez l'étude de trafic qui est en ligne, vous verrez que le périmètre pris en charge pour bien appréhender justement tous ces trafics de transit, il est très largement plus large que celui de la région Lorraine, et même très largement plus large que celui de la future grande région ALCA. On prend en compte les réseaux à une échelle européenne. Vous verrez donc, il y a une carte qui représente les réseaux pris en compte. On est bien à une très grande échelle. Ensuite, vous avez raison, les tarifs indiqués sont hors taxes. Il faut y rajouter les 20 % de TVA actuelles. Je vais passer la parole à Yann LETROUBLON qui va vous illustrer ce que cela peut représenter sur quelques trajets en valeurs actuelles, sachant, comme on l'a dit tout à l'heure, que les péages exacts qui seraient fixés ne sont définis de façon définitive qu'au moment de l'appel d'offres sur la concession.

#### Yann LETROUBLON, Chef de projet DREAL Lorraine

Dans le dossier du maître d'ouvrage, vous constaterez que les montants des péages varient aussi en fonction des sections pour justement garder le côté attractif de l'autoroute, même mise à péage. C'est pour ça qu'on a des tarifs qui sont beaucoup moins importants que ce qu'on peut trouver en moyenne sur le réseau national, sur des sections type Nancy-Metz où pour les Lorrains, dans les estimations d'aujourd'hui, le péage serait d'environ un euro hors taxes, comme l'avait précisé, pour faire la liaison entre les deux agglomérations. Thionville-Luxembourg, pour illustrer une autre section, ce serait également un euro pour cette section-là, plus courte. Le tarif de péage pour cette section-là est estimé à six centimes à peu près du kilomètre. Et pour la section entre Nancy et Metz, à trois centimes. Et Fameck pour aller à la frontière, dans le scénario concession étendue et concession partielle où c'est mis à péage depuis Fameck jusqu'à la frontière, à ce moment-là, c'est 1,50 euro. Sur la section Toul-Dieulouard, le tarif rejoint celui des autoroutes en moyenne au niveau national. On est à douze centimes du kilomètre, à peu près. Ça fait un trajet de 3,80 euros. Ça, c'était bien sûr pour les voitures particulières. Pour les poids lourds, les montants sont plus élevés. Ils sont de 34 centimes sur les tronçons neufs et de 17 centimes pour les aménagements sur place. En valeur,



ça fait à peu près 10 euros pour le barreau Toul-Dieulouard, un peu plus de 5 euros pour Nancy-Metz, et entre Fameck et la frontière, 4 euros.

#### **Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL**

Juste, pour repréciser, bien évidemment, ce sont des chiffres donnés en l'état actuel des études et en valeurs actuelles. Ils seront fixés au moment de la concession et seront bien sûr actualisés aux conditions économiques du moment.

#### **Michel MORIN, Commission particulière du débat public**

Bien sûr. Monsieur ABRAHAM, vous souhaitiez apporter une précision sur la question ? Non ?

Monsieur le Maire, je crois que vous aviez demandé la parole.

#### **Henry LEMOINE, maire de Pont-à-Mousson**

Henry LEMOINE, maire de Pont-à-Mousson. Une petite question courte et précise : est-ce qu'on peut obliger une catégorie, par exemple des camions, à prendre un itinéraire ? Et est-ce qu'on peut leur interdire de prendre un autre itinéraire ? En clair, est-ce qu'on peut les obliger à prendre le barreau Toul-Dieulouard au détriment du secteur entre Dieulouard, Nancy et Gye ?

#### **Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL**

Deux réponses à votre question. De façon globale, il peut y avoir mis en place des interdictions de transit. Dans le dossier, on voit qu'elles sont envisagées, notamment en traversée de Metz et en traversée de Thionville. Dans le cas particulier du tronçon Gye-Dieulouard, il n'est pas envisagé d'interdiction en tant que telle du transit entre l'A31 descendant sur Nancy. À l'inverse, l'attractivité du barreau en termes de raccourcissement des temps de parcours rapporté aussi à la fiabilité apportée, les gains économiques liés à une distance plus courte, donc des consommations de gasoil inférieures font que le barreau est attractif pour les trafics en transit dans une logique Nord-Sud. Sur cette question particulière, il faut savoir que va être mise en ligne une analyse plus précise qui vise à démontrer l'attractivité de ce barreau pour le trafic poids lourd en transit, sachant que c'était une question qui est venue de façon récurrente lors de la première réunion de Nancy. On a des éléments écrits qualitatifs et quantitatifs qui seront mis à disposition sur le site Internet.

#### **Michel MORIN, Commission particulière du débat public**

J'avais une question encore ici.

#### **Serge STEPIEN, riverain de l'A31**

Dans l'hypothèse du scénario numéro trois vous mettez à péage Gye-Bouxières, ne pensez-vous pas qu'il va y avoir un report important du trafic, peut-être pas poids lourds, mais voitures sur l'ex-route nationale 57 ou la D657 aujourd'hui ?

#### **Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL**

Sur ce point particulier, ça a été dit. Quand on met un itinéraire à péage, il y a une partie des usagers qui, étant réticents à acquitter ce péage, auront en effet tendance à se reporter sur le trafic local. Le travail qui a été fait a été non pas un travail d'optimisation de la recette de la concession, dans la fixation du péage, mais justement, un travail qui a été fait pour évaluer les niveaux de péage qui étaient suffisamment acceptables pour éviter des reports importants sur le trafic adjacent. C'est pour ça, comme le rappelait Yann LETROUBLON, que les valeurs de péage moyennes retenues, notamment sur le tronçon Nancy-Metz, sont à peu près le quart de la valeur moyenne des tronçons mis à péage sur le réseau national. Pour limiter ce report de trafic et, je dirais que dans les études, si vous consultez l'étude de trafic qui a été réalisée par le Cerema et qui est mise en ligne, vous avez une appréciation des reports de trafic sur les différents réseaux, dans les différentes hypothèses. Il y en a, mais





ils ont été minimisés. Je n'ai pas en tête le chiffre exact sur la section que vous évoquez, mais vous pourrez le trouver dans le rapport qui est en ligne.

### Michel MORIN, Commission particulière du débat public

Vous avez cette étude de trafic sur le site Internet. Elle est disponible.

### Gabriel HUMBERT, Agirr Lorraine

Bonjour. Gabriel HUMBERT d'Agirr Lorraine, membre de la Fnaut. On avait plusieurs interrogations. Déjà, c'était sur le coût du projet. C'est quand même 1,2-1,4 milliard. C'est assez considérable. Ça mérite réflexion. Avec une participation des collectivités et de l'État, les puissances publiques, de 60 millions d'euros annuels. Aujourd'hui qu'est-ce que c'est que 60 millions d'euros ? Qu'est-ce qu'on fait avec 60 millions d'euros par an ? C'est le Stanway, c'est la ligne 2 du transport en commun en site propre de l'agglomération nancéienne. C'est en deux ans, on fait le futur tram de Thionville qui est estimé à 120 millions d'euros. Ce n'est pas rien. C'est assez considérable. Certains pensent que l'A31 bis va faire du développement économique. Est-ce que c'est plus intéressant de faire toujours du bitume ou alors, par exemple un Pompidou ? Un Pompidou, c'est 60 millions d'euros. C'est la subvention annuelle qui serait versée. Ce sont aujourd'hui deux centres de recherche internationaux comme l'Institut Lafayette à Metz, ou l'Institut, quasiment, Jean Lamour à Nancy puisqu'il est à 87 millions. Est-ce que c'est plus intéressant de faire des projets sur la recherche, sur l'attractivité, sur le tourisme ou toujours le bitume ? C'est une question. Il faut s'interroger.

Deuxième chose, on vous remercie pour l'exposé très précis sur les modes d'exploitation, sur les péages. Par contre, le péage aujourd'hui n'est toujours pas retenu. C'est une des propositions. Par contre, on n'a eu aucune indication sur les coûts tronçon par tronçon. On avait demandé ça à la Commission nationale du débat public. On n'a pas eu de réponse de l'État pour le moment. Quel est le coût tronçon par tronçon ? Si on veut, vu les montants qui sont en jeu, c'est 1,2-1,4 milliard, on ne peut pas dire que c'est un tout. Non. Il y a différentes thématiques. On a, au Nord, la dimension transfrontalière qui est une problématique particulière. On a le transit. On a le trafic local. Donc, il faut tronçon par tronçon qu'on puisse savoir le coût de chaque tronçon pour ensuite faire une analyse d'opportunité. Effectivement, il y a un intervenant qui a clairement dit : « Effectivement, est-ce que certains barreaux sont intéressants ? » Sur votre analyse, sur le rapport public, vous mettez que si vous faites un petit chantage, s'il n'y a pas de péage entre Nancy et Metz, la troisième voie sera faite dans très longtemps. Aujourd'hui, ça coûte 60 millions. Le barreau Toul-Dieulouard qui va accueillir quasiment pas de trafic, ça coûte six fois plus. Le C.O.T à Thionville, ça coûte cinq fois plus que la liaison au Nord, Thionville-Luxembourg. Est-ce que c'est plus intéressant de faire un tronçon qui ne coûte pas cher et qui peut être financé en un an de participation de l'État puisque c'est 60 millions d'euros annuels aujourd'hui qui est prévu entre Metz et Nancy, et l'année suivante, on peut faire Thionville-Luxembourg ? C'est 30 millions. Ça, on se base sur les chiffres qu'on a. Ce sont les anciens chiffres. Ce sont les chiffres du rapport LÉPINGLE sur l'A32 puisqu'on n'a aucun chiffre, on n'a pas eu de réponse sur ça. Aujourd'hui, ce qu'on demande c'est clair, c'est que l'État donne tronçon par tronçon le coût de chaque tronçon pour qu'on puisse faire une analyse d'opportunité.

Aujourd'hui, fois que ces choix seront faits, parce qu'il peut y avoir des arbitrages, l'A31 n'est pas bis. C'est une construction intellectuelle. Il y a différentes dimensions. Effectivement, certains tronçons sont saturés. Il y a des problématiques à traiter. On ne peut pas considérer que ce soit un tout à prendre ou à laisser. On peut faire des choix. Laissez les Lorrains faire des choix. Nous, pour qu'on puisse faire des choix, il faut nous éclairer. C'est le rôle de ce débat public qui se déroule bien. On veut donc également ces éléments. Puisqu'aujourd'hui, l'A31 bis, pour nous est bis, tout simplement parce que les Lorrains vont la payer deux fois. Avec les impôts et avec les péages. Aujourd'hui, tout votre exposé, vous n'avez pas parlé des coûts. Le financement, c'était très intéressant. Vous n'avez parlé que du péage. Vous n'avez pas parlé des autres solutions. On a eu trois exposés sur les péages. Aujourd'hui, les péages vont poser problème. On a enlevé le poste-frontière de Zoufftgen au Luxembourg parce que ça créait des bouchons. C'était juste un ralentissement. Là, vous proposez un péage physique. Comment vous faites un péage physique avec 70 000 voitures par jour ? Quel bouchon vous allez créer ? Si vous voulez fluidifier le trafic, il ne faut pas créer des encombrements. Là, vous en créez. Comment vous faites pour éviter le report local ? Vous avez répondu en partie. Par les coûts. Mais il y aura un report sur les réseaux parallèles. Enfin, la mise à péage ne règle pas les problèmes. Toul-Dieulouard aujourd'hui sera toujours déficitaire. Vous l'exposez à 18 000 véhicules par jour. Aujourd'hui, au sud de Toul, le trafic de transit qu'on peut capter au maximum, ce sont 12 000 véhicules. Au maximum, on en aura 12 000. Ça veut dire qu'on aura en permanence, sur ce réseau, un déficit d'exploitation qui sera considérable. Agir demande que l'État indique le déficit. Ce qu'on veut, c'est un débat serein. Un débat serein, ce n'est pas on prend ou on laisse.



Je pense qu'il y a de bonnes affaires, mais il faut qu'on puisse savoir ce que c'est. Au nom de la Fnaut, on demande que les Lorrains puissent savoir quels tronçons peuvent être faits, à quel coût, et qu'on puisse faire des arbitrages. Voilà.

### Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL

Il n'y a pas qu'une question. D'abord, très clairement, le projet n'a pas été conçu comme l'addition de parties indépendantes, mais en effet comme un tout. Un tout unique et indissociable. Du coup, le chiffrage des différentes parties a été fait dans le cadre d'une approche globale. Vous avez posé une question récente dans le cadre du débat. La réponse est en cours de préparation. On va vous donner les grands ratios qui ont été utilisés pour faire les calculs, mais je répète que ça a été fait dans une approche globale, donc pas dans une approche section par section. Vous dites qu'on peut analyser les sections section par section de façon indépendante. Un réseau routier a une fonctionnalité. Ce n'est pas juste un coût. Une section toute seule, répond-elle en termes de besoins à toutes les fonctionnalités qui sont recherchées ? S'il a été conçu comme un tout indissociable, c'est parce que déjà, il y a une logique de construction d'un itinéraire Nord-Sud et que si toutes les sections ne sont pas réalisées, on n'a pas cet itinéraire Nord-Sud. Ensuite, il y a une conjonction d'usage, des complémentarités. Le barreau Gye-Dieulouard a une complémentarité par rapport à l'élargissement qui est réalisé entre Fey et Bouxières. On ne peut donc pas séparer l'analyse fonctionnelle des différentes sections une par une juste en prenant des coûts, les additionnant et en disant : voilà, l'analyse est simple. On a un tout indissociable qui a été construit et le découpage que vous voulez faire serait purement théorique et ne réponds pas à cette analyse des besoins, est-ce qu'il répond transit, est-ce qu'il répond aux besoins locaux de déplacement. Si on ne fait que la partie nord, comme vous dites, en quoi on répond aux besoins de déplacement autour de Nancy ?

Ensuite, vous avez dit : « Le Lorrain va payer deux fois ». Je reviens sur ce sujet. On a dit qu'il y avait deux sources de financement. Ce n'est pas la même. Je vais juste répondre à la question, si vous permettez. Si on doit payer 100, pour caricaturer, la question, puisque c'est un équilibre entre contribuable et usager, est-ce que l'utilisateur paye 50 et le contribuable 50 ? Est-ce que l'utilisateur paye 20 et le contribuable 80 ? On ne paye pas deux fois. C'est une répartition différente qui est faite entre les différentes ressources. Ensuite, on dit : le péage, on paye deux fois. Non. De toute façon, quand on met un péage sur une infrastructure, si, initialement, au cas où on mettrait un péage, une section initialement gratuite, le péage correspond uniquement à l'investissement supplémentaire qui est réalisé, c'est-à-dire : si on passe une infrastructure de deux fois deux voies à deux fois trois voies, le péage permet, si l'infrastructure à deux fois deux voies n'est pas suffisante, de la remettre à niveau et permet de payer l'élargissement. On ne repaye pas l'infrastructure qui a déjà été réalisée. D'ailleurs, quand on réalise des concessions où on a des apports en nature, c'est pris en compte dans le modèle économique qui est construit. On ne repaye donc pas une deuxième fois les infrastructures.

Ensuite, vous avez dit « le péage est-il un bouchon ? ». Dans le dossier, vous verrez en effet il est évoqué la mise en place de péages basés sur des technologies qui sont de type free flow qui permettent d'éviter... c'est écrit dans le dossier. C'est clairement la volonté du maître d'ouvrage.

Le report sur le réseau parallèle, je vous invite à regarder les études de trafics qui ont été réalisées parce que je pense qu'il y a une grosse incompréhension. Aujourd'hui, élargir l'autoroute, lui redonner de la capacité, c'est ce qu'a dit Yann LETROUBLON au début. Si on se réfère à la situation sans autoroute, c'est ça la vraie situation, c'est-à-dire est-ce qu'on fait un projet ou est-ce qu'on n'en fait pas ? En créant le projet, on capte des trafics qui, sinon, diffusent sur un réseau secondaire. Aujourd'hui, l'Europe, quand on parle de report de trafic, tout à l'heure, quand on évoquait, on compare une situation... quand on parle : « J'ai réalisé l'autoroute, elle est gratuite. Je réalise d'autoroute, elle est payante », quand on compare ces deux solutions, on peut dire en effet, dans la situation gratuite, il y a un peu plus de monde sur l'autoroute que dans la situation payante. Maintenant, par rapport à la question que vous posez, la vraie référence qu'il faut regarder puisque vous posez la question de l'opportunité de réaliser l'infrastructure, c'est comparer la situation sans autoroute élargie avec la situation avec l'autoroute élargie. Et là, qu'est-ce qu'on constate ? On ne constate pas un report. Bien au contraire. On constate que des gens qui, cherchant à éviter la congestion, cherchant à éviter le ralentissement, et interrogez des gens autour de vous qui la pratiquent, cette autoroute, ils savent que se dire : « Pour éviter le bouchon que je connais, tel endroit, je prends la RD je ne sais pas quoi », etc. ces gens-là, on les remet sur l'autoroute. Et qu'est-ce qu'on fait ? Vous parlez de nuisances. On enlève des nuisances qui sont aujourd'hui sur des réseaux qui ne sont pas adaptés à ce trafic pour les remettre sur une autoroute qui, globalement, même si elle est source de nuisances, est conçue pour ce type de trafic. Donc, le projet ne génère pas de report de trafic sur le réseau adjacent, au contraire. Le projet permet de capter des réseaux qui, aujourd'hui, diffusent sur des infrastructures qui ne sont pas adaptées sur une infrastructure qui elle, est adaptée pour accueillir ce type d'usagers.



### Michel MORIN, Commission particulière du débat public

Merci. Monsieur, là-bas qu'il avait la main.

### Johan OHLING, association Passerelle, Pont-à-Mousson

Merci de me redonner la parole une deuxième fois dans ce débat. Tout est une question d'attractivité, j'ai envie de dire, pour ce débat A31 bis. Attractivité notamment par rapport à la fluidité de l'itinéraire Nord-Sud. Il y a beaucoup de choses qui ont été dites. On nous dit que tout est indissociable. Il y a aussi le coût, l'empreinte écologique de ce barreau Toul-Dieulouard. Ce n'est pas le sujet de ce soir, mais ça fait partie d'un tout indissociable. C'est un sujet et c'est indissociable du reste aussi. L'utilité de ce barreau Toul-Dieulouard est générée par la fluidification du reste du réseau à l'horizon 2030 pour que justement, soit plus fluide l'A31 entre Toul et Nancy, l'A31 entre Nancy et Metz. On crée (j'ai envie de schématiser un petit peu) l'hypoténuse au triangle rectangle en quelque sorte, pour essayer de fluidifier les deux côtés de ce triangle rectangle. Pour la partie nord, c'est un peu la même chose. On va mettre une autoroute concédée en parallèle d'une autoroute gratuite. C'est donc une question aussi d'équilibre et d'attractivité des itinéraires. Il va falloir un moment donné que les scénarios soient bien clairs par rapport à cette attractivité et cette fluidité recherchée.

On n'en a pas beaucoup parlé ce soir, mais il y a également, pour gagner de la fluidité sur l'itinéraire, notamment par rapport aux poids lourds, M. VAILLANT en parlait, il y a quand même différentes solutions. Dans le scénario « non concédée » avec la DIR qui resterait gestionnaire exploitante du réseau, il y a quand même un équilibre à trouver entre le ferroutage, c'est-à-dire, vous l'avez dit, Monsieur LETROUBLON, mettre des remorques de camions sur des trains et améliorer les déplacements par voie ferrée Nord-Sud, notamment la ligne Luxembourg-Perpignan qui permet aujourd'hui, de manière très insuffisante, d'enlever des camions sur l'autoroute. Donc, on peut gagner largement en fluidité sur l'autoroute en mettant du report modal sur le ferroviaire. Encore une fois, j'en ai parlé tout à l'heure par rapport aux déplacements des voyageurs, on peut avoir la même démarche sur le transport des marchandises. La LKW-Maut, on en a parlé aussi. Effectivement, il y a des reports qui ont eu lieu en Lorraine et en Alsace, notamment dû à la mise en place en 2005 de cette taxe en Allemagne qui, sur le principe, marche très bien. Simplement, c'est un problème d'acceptabilité sociale et humaine de ce projet qui a été mal amené. C'est à la fois, cette écotaxe poids lourds, LKW-Maut ou peu importe le nom qu'on lui donne, cette taxation de la marchandise, c'est finalement le meilleur moyen pour rendre plus attractif le ferroutage. C'est-à-dire qu'en gros, ce qu'il faudrait, c'est que le projet démontre que le déplacement des marchandises est plus attractif via le ferroutage et moins attractif par la route. On y gagnerait en pollution, on y gagnerait en sécurité routière et on ne serait pas obligé d'interdire les poids lourds de doubler, de limiter les vitesses, etc. C'est donc bien une question de rééquilibrage et du moyen qu'on utilise pour le déplacement de ces marchandises à l'échelle européenne puisque là, on n'est plus du tout sur le local.

Une dernière remarque pour terminer, c'est quand même étonnant que l'on voie l'A31 qui a été payée par le contribuable dans les années 70-80 et qui aujourd'hui, serait mise en concession partielle et à péage. Là, je rejoins quand même la Fnaut sur ce point-là. On paye deux fois l'autoroute. Et aujourd'hui, dire à des Lorrains : « Vous allez payer l'A31 que vous avez toujours vue gratuite jusqu'à maintenant, sous prétexte qu'on va vous l'élargir à trois voies », je tiens quand même à signaler qu'en France, on est capable d'élargir des autoroutes sans les rendre payantes. Ça, c'est déjà un premier point. Et on en a des dizaines et des dizaines d'exemples en France. Je ne sais pas si c'est constitutionnel. En tout cas, il y a des experts et des gens qui seraient capables de le dire mieux que nous, si c'est possible de rendre payante une autoroute qui a été payée par les contribuables.

Voilà en gros les remarques que je voulais apporter à ce débat.

### Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL

Je vais faire plusieurs remarques. Sur le ferroutage, puisque vous avez évoqué la question, une fois encore, si vous vous référez au document, vous verrez que le potentiel de report vers la ligne Bettembourg-Perpignan a été estimé dans le projet. Elle est de 500 poids lourds par jour. Une fois encore, il faut le rapporter au trafic global. 10 000 poids lourds actuellement. Donc, 500 pour 10 000 à regarder. Vous trouverez aussi sur le site Internet une analyse qui a été faite par le Cerema sur l'attractivité des différents modes, et justement en quoi, au vu des marchandises qui aujourd'hui vont Lorraine, en quoi les différents modes peuvent être attractifs. Il faut quand même dire que chaque mode a ses spécificités et son domaine d'attractivité. On ne peut pas mettre sur le fer toutes les marchandises. Le fer est adapté sur du trafic très longues distances, des marchandises massifiées, etc. Si on veut faire une desserte fine de territoires avec des produits de haute valeur ajoutée qu'on veut distribuer, ce n'est pas





forcément le fer qui est le mode le plus adapté. Vous retrouverez sur le site Internet une analyse qui a été faite par le Cerema, au vu des marchandises qui aujourd'hui arrivent en Lorraine, quel est le domaine de pertinence des différents modes et en quoi, si on pousse les avantages de chaque mode par rapport à leur domaine de compétitivité, en quoi ça peut permettre un report ? On arrive dans le même ordre de grandeur que l'on évoquait de 1 000-1 200 poids lourds par jour. Donc, on peut faire des choses. D'ailleurs, je répète que l'État accompagne un certain nombre d'investissements, d'autres collectivités font des investissements. Les plateformes multimodales, l'État est cofinancier. L'État investit dans ces autres modes ferroviaires. L'État va investir avec la région Lorraine sur la résorption des nœuds ferroviaires. La résorption des nœuds ferroviaires, c'est donner de la capacité, bien sûr pour le fer passager, le TER, mais c'est aussi donner de la capacité pour le fret ferroviaire. Il n'y a pas de concurrence entre les deux. Par contre, il y a un fait qui est constaté que chaque mode a son domaine de pertinence. On ne peut pas, de façon réaliste, imaginer que toutes les marchandises, demain, seront uniquement sur la voie d'eau ou uniquement sur le fer.

Ensuite, vous avez évoqué à nouveau la LKW-Maut. Je vais le redire bien moins bien que ce que disait tout à l'heure notre expert, puisqu'il a réalisé les études de trafic, Sylvain LAROSE, il n'y a pas de report constaté dans le sillonnage lorrain de poids lourds lié à la mise en place de la LKW-Maut. Il y en a constaté en Alsace, dans un ordre de grandeur qui a été évoqué, qui n'est pas non plus... à relativiser aussi avec les flux qui sont constatés en Alsace. De mémoire de ce qui a été dit, c'était 1 000. Aujourd'hui, au niveau du sillonnage lorrain, on ne constate pas de report significatif. Je me permets de corriger ce que vous avez pu dire.

Ensuite, je reviens sur ce dernier point, non, on ne paye pas deux fois. Aujourd'hui, si on prend une infrastructure à deux fois deux voies qui est élargie à deux fois trois voies, le péage est calculé sur la base des investissements qui sont réalisés par le concessionnaire. Ces investissements, c'est bien sur l'augmentation de service. On ne repaye pas l'infrastructure existante, sauf, bien sûr, sa remise à niveau si elle est détériorée ou autre. On ne paye pas deux fois. On ne peut pas dire qu'on paye deux fois l'infrastructure. C'est juste un équilibre à trouver, de nouveau, usager/contribuable.

#### **Michel MORIN, Commission particulière du débat public**

À ce sujet, nous avons une question sur Internet, par Twitter. Quel financement pour les compensations et les aménagements en faveur des riverains et pour les mises aux normes environnementales ?

#### **Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL**

Sur la question, je vois deux aspects. Quel financement ? Le financement est prévu. Il est intégré au coût du projet. Il y a la prise en compte de cette remise à niveau environnementale. Après, si cette remise à niveau environnementale est faite sur une section qui est sous maîtrise d'ouvrage État, elle est naturellement financée par les fonds publics. Si elle est sur une section qui est confiée à un concessionnaire, ça rentre dans le calcul de la concession. Là, on revient à ce qui a été aussi exposé par les experts, en fonction du calcul qui est fait, s'il y a besoin d'une subvention d'équilibre, il y a une part de financement public et une part d'usagers. Si elle est entièrement équilibrée, elle est financée entièrement par l'usager.

#### **Michel MORIN, Commission particulière du débat public**

Merci. Monsieur ? Qui l'avait demandé en première partie de séance.

#### **Guy GRANDIEU, citoyen de Nomeny**

Guy GRANDIEU, je rappelle, je suis un citoyen de Nomeny. En tant que citoyen, je suis à cette heure-ci un petit peu atterré de voir qu'il n'ait pas été envisagé dans vos propositions et dans vos différents scénarii un financement public. Je pense, comme vous l'avez tout à l'heure fait remarquer, qu'il n'y a pas de loi qui impose que les déficits soient couverts par la puissance publique. Mais de la même façon, je ne pense pas qu'il y ait de loi qui impose aujourd'hui la concession des autoroutes. Et là, j'ai un peu de mal à voir aussi et à comprendre pourquoi il y a une relation qui est faite entre le type de concession, qu'il soit étendu ou partiel, avec des écarts de mise en service aussi importants. Cette relation-là, j'ai beaucoup de mal à comprendre comment on peut... Si la concession est étendue, c'est-à-dire qu'on fait un maximum de péages, on met en service au bout de six ans. Et si on a une concession réduite, on l'a dans 22 ans. Ce qui voudrait peut-être sous-tendre que le fait que ce soit l'État





qui prenne en charge ces travaux, ça serait une trentaine d'années ? Je rappelle quand même que les premières négociations sur l'A32 datent de 1990 et qu'on a mis 20 ans pour abandonner le projet, pour repartir sur celui-là et que derrière, on nous fait croire que si ce n'est pas concédé, on va devoir encore attendre je ne sais combien de temps pour que ce soit réalisé. Je ne pense pas que ce soit un raisonnement tout à fait logique. Pour moi, il est totalement incompréhensible. On a dit, effectivement, Monsieur le disait, on roulera sur les deux voies qui existaient avant, on ne paiera pas la troisième de façon à ne pas payer le péage. Et c'est vrai que là, j'ai un peu de mal.

Encore une chose, pour moi, le financement de cet axe-là doit forcément être partagé avec l'Union européenne et également avec le Grand-Duché de Luxembourg puisque quand on regarde un petit peu les trafics, notamment sur la partie Nord, ils sont quand même essentiellement dédiés à tous nos travailleurs transfrontaliers qui utilisent majoritairement cet axe-là et qui rendent service, malgré tout. Bien sûr, ça nous rend parce que la situation dans laquelle on est au niveau de l'embauche, c'est intéressant d'avoir cet emploi transfrontalier. Mais quand on sait aussi ce qu'est le Grand-Duché du Luxembourg en termes de paradis fiscal, on sait pourquoi il crée de l'emploi et comment il le crée, cet emploi. Ils auront aussi moyen peut-être de financer une partie de ces travaux d'aménagement qui permettent à leurs travailleurs transfrontaliers de venir travailler chez eux. Ce sont des travailleurs qui, je le rappelle, sont quand même formés en France.

#### Michel MORIN, Commission particulière du débat public

Écoutez, à la réunion de Thionville demain, les autorités luxembourgeoises seront présentes, si vous voulez leur poser la question, vous pouvez. Parce que c'est quand même eux qui décident.

#### Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL

Sur la question de la date de mise en service, comme il a été dit, si on est sur crédits budgétaires chaque année, on prend sur le budget de la collectivité, que ce soit l'État ou les collectivités territoriales, une somme qui va permettre de réaliser un certain nombre de travaux. Au vu des contraintes budgétaires, cette somme n'est pas illimitée. On va donc réaliser des travaux au fur et à mesure. Si on a un concessionnaire, ce concessionnaire va pouvoir emprunter des sommes qui sont significatives, très largement supérieures à ce qui est mobilisé annuellement par une collectivité, et se faire rembourser au travers des péages. Si je prends une image qui est peut-être simplificatrice, si vous voulez acheter une maison, si vous n'avez pas d'apport personnel, vous avez deux choix. Vous pouvez en effet aller voir votre banque. Elle vous fait un prêt. Ça va vous coûter parce qu'il va falloir payer des intérêts. Par contre, vous avez votre maison tout de suite. Si vous choisissez d'épargner avant de la payer cash, votre maison, vous ne l'aurez peut-être que dans 20 ans là, c'est un peu le choix à faire. À un moment donné, il y a un équilibre à trouver entre la contribution publique, c'est-à-dire le contribuable. Ça veut dire une mobilisation sur un temps donné. Si on voit aujourd'hui, vous êtes lorrains, vous connaissez un autre axe qui s'appelle la RN4, la RN4, sa mise à deux fois deux voies, vous voyez à peu près combien de temps ça peut prendre de réaliser la mise à deux fois deux voies de la RN4 sur crédits publics. Ça illustre la réalité. C'est un fait. Il est constaté. Après, si vous utilisez le concessionnaire, en effet, ça a été dit par un des intervenants, il y a un coût supplémentaire. Ce coût supplémentaire est lié notamment parce que quand on mobilise de l'argent, de deux natures, on mobilise de l'argent qui vient des banques, il y a des intérêts à rembourser. Comme on mobilise de l'argent des investisseurs, il y a à les rémunérer. En effet, il y a un coût supplémentaire. Par contre, cette infrastructure est mise à disposition beaucoup plus rapidement. On est dans un débat. Le but n'est pas de prouver qu'il y a une solution meilleure qu'une autre, c'est justement de montrer qu'il y a un équilibre à trouver si on veut quelque chose, quand est-ce qu'on le veut. En fonction de cette réponse, il y a un équilibre entre contribution publique et contribution privée.

#### Henri POIRSON, maire de Dieulouard, vice-président de la communauté de communes du bassin de Pont-à-Mousson

Bonsoir. Henri POIRSON, maire de Dieulouard et vice-président de la communauté de communes du bassin de Pont-à-Mousson. Je suis déjà intervenu puisque je suis avec attention le débat public et les différentes thématiques qui sont abordées. Je voudrais revenir un petit peu, comme tout un chacun le sait, à chaque fois qu'il y a une nouvelle infrastructure, de toute façon, il y a de toute façon des contraintes environnementales, des contraintes pour les riverains, des contraintes pour l'agriculture. Et naturellement, il y a des gens insatisfaits dans la création. Mais on sait l'utilité et la nécessité de réaliser un petit peu ce projet, tout en ayant quelques réserves. Je rappelle aussi que le projet du barreau Toul-Dieulouard date quand même de 1960. On aurait largement eu le temps de pouvoir le réaliser si on avait mis les fonds nécessaires en temps voulu.



Le 22, ce vendredi, je vais proposer une motion à mon Conseil municipal en faveur de la réalisation de ce projet A31 bis avec cinq réserves.

- La première, c'est le passage au sud de Saint-Gobain PAM, c'est-à-dire entre Dieulouard, Pont-à-Mousson et Belleville, de façon à minimiser les contraintes auprès des riverains de notre collectivité. Ça, je serai très vigilant sur le sujet.
- Le deuxième, c'est absolument la réalisation d'un échangeur entre Dieulouard et Rosière-en-Haye. Pourquoi ? Pour plusieurs raisons. La première, il faut penser quand même à pouvoir accéder facilement, pour l'ensemble des gens du territoire tout autour de Dieulouard, c'est vrai, etc. pour pouvoir accéder à ce barreau, mais aussi permettre le développement économique des différentes zones qui sont là, et je pense principalement à la friche industrielle du BA 136 de Rosière-en-Haye pour son avenir. Et l'emploi aujourd'hui est indispensable dans notre territoire. D'autant plus qu'on se positionnera plus pour tout commencer, positionner pour dans le cadre de la réalisation de la gare d'interconnexion de Vandières.
- Le troisième point, c'est tenir compte absolument des ressources des collectivités, comme la préservation des étangs comme le disait mon collègue d'Autreville.
- Le quatrième point, c'est le maintien de la gratuité de l'A31 entre Nancy et Metz.
- Enfin, un cinquième point, c'est tenir compte de la nouvelle charte du parc naturel régional de Lorraine qui a été validée par la Commission interministérielle le 27 janvier. Et donc, là, dans ce cadre-là, il y a eu des protections qui ont été mises en œuvre sur les ENS, sur un petit peu les protections environnementales sur les corridors écologiques qui ont été d'ailleurs discutés lors de l'élaboration du schéma régional de cohérence écologique.

Voilà un petit peu. Ce sont des incontournables, je le rappelle. On prend une position pour, mais avec des réserves qui seront difficilement négociables. Je vous remercie.

#### Michel MORIN, Commission particulière du débat public

Et dont vous pouvez faire état sur le site Internet si vous le souhaitez, Monsieur le Président.

#### Henri POIRSON, maire de Dieulouard, vice-président de la communauté de communes du bassin de Pont-à-Mousson

De toute façon, ils vont l'être.

#### Michel MORIN, Commission particulière du débat public

Vous souhaitez réagir ou pas ? Non ?

#### Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL

Pour ne pas donner l'impression qu'on ne répond pas sur la prise en compte de l'environnement, vous l'avez dit vous-même, si vous me permettez, à Toul, on aura l'occasion d'en débattre très largement. Je vous invite donc à participer. Vous êtes très assidu, vous l'avez dit vous-même. Si vous en avez la possibilité, à Toul, on rentrera peut-être plus dans le détail sur ce qui est la prise en compte des enjeux environnementaux sur ce secteur.

#### Clément FOURCHY, directeur adjoint, Espelia

Je voulais juste préciser ce que j'ai dit tout à l'heure au sujet des deux poches : l'utilisateur et le contribuable. Je crois qu'il est intéressant pour nourrir le débat de bien considérer que ce ne sont pas forcément les deux poches la même personne. Dès qu'on parle des contribuables, ça peut être le contribuable local, par exemple à travers les contributions des collectivités territoriales lorraines au projet. Ça peut être le contribuable national. Et à ce moment-là, c'est la communauté nationale qui participe à un



projet sur le territoire lorrain. Évidemment, le contribuable local est aussi contribuable national, mais enfin, il y a des questions de proportion qui sont à prendre en compte.

En ce qui concerne l'usager, l'usager n'est pas forcément résidant en Lorraine. Et donc, c'est un moyen évidemment, de collecter des ressources auprès d'un certain nombre de personnes qui ne sont pas imposées en Lorraine, en particulier les étrangers, les Luxembourgeois, les Belges, toutes les personnes qui utiliseraient l'infrastructure. Je crois que c'est important de bien prendre en compte ces éléments dans la réflexion.

### Paul ARKER, président CCI Région Lorraine

Merci. Tout arrive. Paul ARKER, président de la Chambre de commerce et de l'Industrie de Lorraine. Je voudrais vous parler un peu d'économie. Ça a peu été évoqué ce soir. Sans remonter jusqu'à la création de l'autoroute, le tronçon Metz-Richemont dans les années 60, le trafic a vraiment explosé sur la section avec l'achèvement de l'autoroute des Ardennes qui nous a ramené tout le flux, tout le trafic venant du Nord, du Royaume-Uni et des pays scandinaves, avec passage pratiquement obligé pour les poids lourds à Luxembourg pour faire le plein. Il faut savoir, et je tire l'information de bonne source, que la vente de carburants détaxée, notamment aux poids lourds au Grand-Duché du Luxembourg rapporte 1 milliard d'euros au budget du Grand-Duché chaque année. C'est 15 % de son budget qui est assuré simplement par les taxes collectées, même si les carburants sont moins chers. Donc, tout ce trafic poids lourd qui est quantifié, qu'on a mesuré, qu'on connaît, finalement, il est attiré par la gratuité du circuit en Belgique, la gratuité qui se prolonge jusqu'à Gye et il y a peu de chance pour que les choses évoluent différemment à l'avenir puisque ces conditions-là vont perdurer un certain temps, même si on parle de péages également en Belgique.

Ce qu'il faut voir aussi, c'est qu'on a un certain nombre de facteurs, donc, d'attractivité qui s'appliquent aussi aux travailleurs frontaliers. L'évolution, on a les chiffres détaillés. On est aujourd'hui à 80 000 Lorrains qui se rendent quotidiennement au Grand-Duché. Dans ce nombre, moins de 15 % utilisent le train, bien que les liaisons se soient améliorées. Les tarifs sont largement subventionnés par le Conseil régional, mais l'essentiel du trafic se fait par des voitures. Et cela, ça ne va pas s'arrêter puisque le Grand-Duché a des prévisions d'augmentation du nombre de travailleurs frontaliers français, belge et allemand qui augmentera de 50 % à peu près dans les 15 à 20 années qui viennent. Donc, tout ce trafic, finalement, a besoin de fluidité, a besoin de sécurité. Ceux qui utilisent l'autoroute voient dans quel état déplorable de maintenance se trouve l'équipement actuellement. Ça fait un certain temps que cela dure. La gratuité actuelle est naturellement un facteur d'attraction pour utiliser l'infrastructure. On a évoqué le report modal, qu'il s'agisse du fer pour des particuliers ou du transport ferroviaire pour les marchandises, ça n'est pas simple parce que l'itinéraire est relativement saturé. On a réactivé une voie de contournement pour le fret qui passe par Lérouvillle et qui rejoint le réseau un peu plus loin au Sud. Mais on ne peut pas faire n'importe quoi puisque déjà, on va mettre en place un cadencement pour le transport passager. On ne peut pas aisément multiplier non plus le ferroutage qui, ça a été dit, concerne les grandes distances et pour le moment, avec un itinéraire qui s'achève à Perpignan.

S'agissant de la voie navigable, il faut que chacun comprenne que le renoncement à l'écotaxe qui est une décision absolument préjudiciable pour l'économie et pour nos finances, la suppression de l'écotaxe, donc de cette taxe poids lourds, rend moins intéressant, moins attractif, le trafic fluvial puisque nous réalisons actuellement une liaison par conteneurs vers les ports de la mer du Nord au départ de Frouard, au départ de Metz, au départ de Thionville, qui est organisée par la CCI de Lorraine, qui y consacre de l'argent d'ailleurs, et c'est l'argent des entreprises. Nous réalisons des travaux d'aménagement avec un financement public, collectivités territoriales, Chambre de commerce, certaines municipalités, de plus de 30 millions d'euros sur les plateformes de Frouard, de Metz et de Thionville pour améliorer les conditions de trafic. Mais encore une fois, le report ne se fera pas dans des conditions aussi intéressantes que ça avait pu être envisagé, notamment parce que les poids lourds continuent à circuler sans subir cette taxation.

Ce que je veux simplement rappeler, c'est que d'un point de vue économique, la congestion de l'itinéraire n'est pas prête de s'arrêter. Au fur et à mesure que l'économie va retrouver des couleurs, en sortie de crise, on retrouvera aussi du trafic. Donc, si on ne trouve pas rapidement le moyen de mobiliser des capitaux par des moyens qui aboutiront un peu de toute cette réflexion qui est en cours, qui est extrêmement utile et qu'il faut saluer, si tel n'est pas le cas, on verra ce que l'on voit déjà, mais on verra davantage de projets qui vont se localiser non plus ici en Lorraine, notamment au niveau de la logistique ; il y a des centres logistiques qui ferment actuellement ici parce que les conditions de circulation ne permettent plus un acheminement convenable des marchandises.



Donc, en conclusion, que ce soit pour des questions de sécurité, que ce soit pour les questions de maîtrise des temps de trajet, ou que ce soit au niveau de l'action économique qui elle seule, permet de maintenir et de créer des emplois, cette réalisation est urgente. Je rappelle en conclusion que, parmi les 90 000 utilisateurs en période de pointe, même en faisant abstraction du trafic poids lourd et des étrangers, c'est un itinéraire qui reste majoritairement utilisé par des Lorrains. Les Lorrains méritent donc de meilleures conditions de circulation et de sécurité.

#### Michel MORIN, Commission particulière du débat public

Merci, Monsieur le Président. Il est 22 h passé. Nous avons dépassé le terme habituel de nos débats. Mais comme il y a encore des questions, nous allons continuer. Je prends une question Twitter, une question de la Fnaut qui est représentée ici, mais qui questionne aussi par Twitter, et qui dit : combien représente le surcoût spécifique de la mise à péage ?

Je ne sais pas d'ailleurs comment il faut comprendre la question. On peut la comprendre de différentes manières.

#### Noël GUÉRARD, vice-président de la Com-Com de Pont-à-Mousson et maire de Lesménils

Merci. Noël GUÉRARD, vice-président de la Com-Com de Pont-à-Mousson et maire de Lesménils. Je voulais simplement... sur le coût du péage entre Fey et Bouxières aux Dames... Pourquoi ? Il y a sept sorties et entrées d'autoroute sur ce point. Donc, quel est le coût d'investissement ? Vous avez parlé tout à l'heure de coûts de rentrée et de sortie par rapport à justement cet itinéraire où, lors de l'inauguration en 72, il avait été annoncé qu'il n'y avait besoin d'aucune nouvelle infrastructure spécifique, que la troisième voie pouvait se faire par l'intérieur de l'autoroute. Il n'y a pas besoin de nouvelle infrastructure. C'est donc un coût minimum. Ça avait été annoncé en 72 par le Premier ministre du moment qui était lorrain, M. MESSMER pour ne pas le citer, en disant qu'il n'y aurait pas de souci pour la mettre à trois voies. Je parle d'il y a 40 ans. Vous voyez qu'aujourd'hui, vous allez mettre sept entrées et sept sorties à péage pour, on va dire, 25 km. Et sept sorties. À un moment, y a-t-il une vraie rentabilité de la mettre à péage sur cet itinéraire-là ?

#### Michel MORIN, Commission particulière du débat public

La parole est au maître d'ouvrage.

#### Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL

Je n'ai pas le chiffre sous la main à l'instant. À la rigueur, si vous remettez la question sur Internet, on pourra répondre. Sur le coût, il y a forcément une différence. On l'a évoqué. Il y a plusieurs sources de coûts supplémentaires liés à la mise en concession. Le premier, on va dire qu'il y a en effet ce qui vient d'être évoqué, des équipements supplémentaires nécessaires puisqu'en effet, on met en place des barrières de péage. Barrières de péage dont, je le répète, qui peuvent être à technologies différentes avec des technologies free flow. Il y a un surcoût en effet, par rapport à la gratuité. Ensuite, on l'a dit tout à l'heure, dans le modèle économique, le concessionnaire a besoin de rémunérer ses emprunts bancaires et de rémunérer ses propres capitaux qu'il a apportés. En général, en effet, les taux d'intérêt auxquels il emprunte peuvent être estimés supérieurs à ceux de la dette publique. Il y a donc aussi un surcoût. À la fin, on pourra vous redonner le chiffre. Je ne préfère pas vous donner un chiffre et qu'il soit légèrement faux. Il est incontestable qu'il y a un coût. À l'inverse, le concessionnaire, ça a été aussi dit dans la présentation qu'on a faite, il assume aussi un certain nombre de risques. Il assume des risques de construction qui dans un système de maîtrise d'ouvrage public reposent sur le maître d'ouvrage public. Il assume des risques d'exploitation. On l'a dit. Si les prévisions de trafic ne sont pas réalisées, c'est lui qui en assume les conséquences. Il y a des surcoûts. Ils sont indéniables et on pourra les présenter. À l'inverse, il n'y a pas que des coûts supplémentaires. Il y a des assurances contre le risque qui sont assumées par le concessionnaire, notamment, comme je le dis, sur la partie construction et exploitation.

#### Michel MORIN, Commission particulière du débat public

S'agissant de ce surcoût, vous y répondrez précisément sur Internet.





### Olivier GENAIN, responsable PPP, DGITM

Il est difficile à estimer parce que le risque qui est pris par le concessionnaire est difficile à quantifier. Il est apporté par la mise à péage et donc, c'est indissociable du surcoût. On ne peut donc pas parler d'un surcoût brut qui n'aurait aucun sens. Il faut parler du surcoût net. Le surcoût net est très difficile à expliciter. Je ne suis pas certain qu'on y arrive.

### Michel MORIN, Commission particulière du débat public

Vous pouvez aussi avoir une réponse pédagogique, en disant qu'il y a un surcoût direct à l'infrastructure par exemple parce qu'il faut mettre du péage. Ça, c'est clair. Deuxièmement, il y a un surcoût un peu plus indirect de différentiel, de taux d'emprunt. Et troisièmement, il y a au contraire moins de surcoûts parce que le risque, ce n'est pas l'État qui le subit. Il y a des choses que vous pouvez quantifier et d'autres effectivement qui sont très difficilement quantifiables. Mais vous pouvez faire ce type de réponse.

### Gabriel HUMBERT, Agirr Lorraine

Excusez-moi, simplement, entre la concession étendue et la concession réduite, vous avez 200 millions de différence dans vos scénarios. Donc, 200 millions, c'est a minima le coût du péage. C'est dans vos scénarios. Quelle est la différence entre la concession réduite et la concession étendue à part les péages ? C'est une question.

### Michel MORIN, Commission particulière du débat public

Justement, la réponse sera donnée. Comme ça, ce sera le plus simple.

### Luc FERRETTI, membre de l'ATPCV

Je me présente, Luc FERRETTI, j'habite à Chaudenay. Je fais partie de l'association ATPCV et je suis venu avec mes collègues pour défendre un petit peu la situation qui va se produire si jamais malheureusement il y a le barreau Dieulouard qui va être fait où notre village va être enclavé entre deux autoroutes. Cela étant dit, il va y avoir le débat sur l'impact écologique qui va avoir lieu à Toul le 2 juin. On s'exprima plus amplement. Ça va être déjà un désastre écologique si ça se fait.

Deuxièmement, par rapport, puisqu'on est sur les débats du financement, j'ai l'impression quand même qu'on peut se poser la question si c'est un débat d'intérêt public ou un débat d'intérêt privé. Parce qu'effectivement, j'ai l'impression que ce débat est scotomisé par rapport simplement à des concessions... On nous a dit tout à l'heure, le monsieur qui fait partie d'un cabinet d'experts, qu'il n'y avait pas de privatisation, que ce n'était pas privé, mais à force de le dire, je me suis demandé si ce n'était pas vraiment de la privatisation. Effectivement, quand le monsieur de la CGT est venu exposer en disant que si c'était du domaine du public, et c'est faisable, on a squeezé carrément le débat en disant que ce n'était pas le moment de parler de ça. Et quand on nous dit que l'État a un budget annuel, c'est 60 millions d'euros, l'État a les moyens de prendre des décisions et d'avoir une volonté politique de sortir de l'argent. On nous dit ensuite : les banques, les actionnaires prennent des risques. C'est eux qui vont investir. Oui, mais les actionnaires, ils empochent les dividendes. Jusqu'à présent, je n'ai jamais vu d'entreprise qui était sur les autoroutes en déficit. On leur a toujours fait des rallonges. Les rallonges, c'est l'État qui les donne.

J'ai quand même l'impression que ce débat-là, ce n'est pas un débat d'intérêt public. Effectivement, il faudrait qu'on mette au centre l'intérêt collectif et de la nation. La globalité de l'intérêt, ce n'est pas de faire des rentabilités à des concessions, c'est de voir effectivement dans sa globalité au niveau national. On l'a très bien dit, et plusieurs l'ont dit, ce n'est pas simplement le Luxembourg et le barreau Gye-Dieulouard qui va régler le problème. C'est quand même un problème de politique actuellement qui est aussi un problème de politique européenne. Si la France n'a pas la volonté de mettre en place une politique (parce que ce n'est pas la peine non plus de faire une conférence de Paris sur le climat et en même temps de ne pas donner les moyens pour mettre en place une baisse de la pollution)... On peut toujours nous jouer du pipeau. Il faut être, je sais très bien, politiquement correct, mais politiquement correct, ça ne veut pas dire que les gens... Avoir une attitude pédagogique, c'est une bonne chose. Avoir un débat qui est démocratique et auquel on répond d'une manière démocratique sans a priori et quand les intérêts en jeu ne sont pas les intérêts de capitaux privés qui, de toute façon s'en sortiront toujours parce que les banques prêtent au privé, mais les banques, c'est nous qu'on les a déjà subventionnées parce qu'elles étaient en faillite. Alors, ce genre de discours là, c'est bien, mais ça ne passe pas. En tout cas, ça ne peut pas passer parce qu'à un moment donné, il faut



que les citoyens soient acteurs. Quand on regarde ce qui se passe au niveau de la France dans tout ce qui est dit, travaux ou enquêtes d'intérêt public, il y a des choses qui se passent, ne serait-ce qu'à l'aéroport de Notre-Dame des Landes. Ne serait-ce qu'au barrage de Sivens. Il y a eu le Larzac. On avait dit qu'il fallait dire que c'était d'intérêt public. Quand le citoyen se mêle et qu'il va chercher l'information là où elle est et la vraie information, je crois qu'il y a des choses qui se dégagent, qui sont bonnes pour l'intérêt.

En ce qui nous concerne, on n'est pas persuadé que ce que vous proposez par rapport à ce débat public qui, je le rappelle, coûte quand même 700 000 euros, c'est une somme énorme, on nous dit « ça va générer de l'emploi ». Pour le moment, l'emploi, ce n'est pas le problème du flux sur l'autoroute qui pose problème. Le problème, c'est qu'on ferme les usines et on ferme les boîtes. Effectivement, quand il y a après du transit qui va sur le Luxembourg, c'est parce qu'on a délocalisé l'emploi. Je vais dire qu'il faudrait ramener les choses dans leur contexte politique, mais vraiment politique. Et dans un contexte économique avec une volonté politique. C'est ce que j'avais à dire. En tout cas, en ce qui concerne les habitants de Chaudenay, ils ne sont pas prêts à accepter de vivre entre deux autoroutes pour des principes d'actionnaires qui, eux, ne seront jamais pollués comme nous on l'est. Voilà.

#### Michel MORIN, Commission particulière du débat public

Merci.

#### Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL

Je vais me permettre quelques remarques. La première, vous avez dit « ce projet qui va enclaver Chaudenay ». Je rappelle que pour le passage au niveau de Toul, plusieurs scénarios ont été envisagés. Certains proposés par les services de l'État. Vous dites « à l'écoute d'autres, proposés par les acteurs du territoire ». Le maître d'ouvrage, justement pour que le débat soit le plus transparent possible s'est engagé à présenter l'ensemble des options qui avaient été évoquées pour qu'elles soient comparées sur une même base pour qu'on puisse justement avoir une vision éclairée sur quelles étaient la ou les options à privilégier. Je rappelle que le dossier du maître d'ouvrage indique très clairement (la carte est projetée alors je vais me référer à ces numéros) que l'État privilégie les solutions dites 3, 4 et 5. Alors que l'enclavement de Chaudenay auquel vous faites référence intervient dans la solution 1. Vous faites référence au débat, etc. La ministre a écrit à votre maire pour le confirmer. Aujourd'hui, on ne peut pas dire que comme vous l'avez fait résumer, au bénéfice des intérêts des actionnaires, on est en train d'enclaver Chaudenay. On est objectivement très loin de la situation que vous décrivez.

Ensuite, vous dites qu'il faut rapporter les choses. Le Luxembourg, aujourd'hui, son poids, c'est 10 % de la population active lorraine. Peut-on se permettre de ne pas répondre à la question de comment nous permettons à 10 % de la population active d'accéder, dans des conditions acceptables, raisonnables...

Sur l'attractivité, il faut rappeler aussi que le secteur de la logistique et des transports, c'est un élément qu'on a évoqué lors de la réunion de Woippy, pèse, je crois, 7 % des emplois en Lorraine, ce qui est relativement important. Dans la décision, la CCI y faisait référence tout à l'heure... La décision de localisation des entreprises, notamment dans ces activités de type logistique, la fluidité, la fiabilité des transports pour optimiser les rotations ou autres, sont des facteurs essentiels de décision sur l'implantation de l'activité. On ne peut donc pas déconnecter totalement infrastructure et activité économique.

#### Michel MORIN, Commission particulière du débat public

Bien, encore une question.

#### Éric WALTHER, citoyen de Villey-Saint-Étienne

Monsieur WALTHER, Villey-Saint-Étienne. Je m'interroge un petit peu sur certains propos concernant le barreau Toul-Dieulouard et en matière de bénéfices socio-économiques. J'aimerais que vous nous expliquiez ce que ce barreau Toul-Dieulouard qui est un barreau direct va apporter au niveau socio-économique aux Toullois.



### Samuel MEUNIER, directeur adjoint de la DREAL

Tout d'abord, je dirais qu'il n'y a pas d'analyse quantitative réalisée du bénéfice socio-économique de telle ou telle section pour telle ou telle échelle du territoire. C'est-à-dire qu'aujourd'hui, on disait tout à l'heure, c'est un projet global et il a été analysé globalement pour ses intérêts pour la collectivité publique. Vous faisiez la distinction privé/public. Je rappelle que dans les projets, il y a une évaluation qu'on appelle socio-économique du projet, qui est faite et qui n'est absolument pas l'évaluation de la rentabilité des concessions, mais qui vise à essayer d'estimer quel est l'intérêt global pour la collectivité de la réalisation d'un investissement au vu de ce qu'il apporte en termes des temps perdus, de la sécurité, d'un certain nombre de facteurs. Et donc, il y a bien une analyse globale, mais elle est faite globalement.

Après, quel type d'avantage peut quand même tirer le Toulinois de ce barreau ? Je rappelle que la fonctionnalité de ce barreau, en captant le trafic de transit, bien sûr il apporte un service à ce trafic de transit. Ça, c'est par nature, par essence. Ensuite, une fois encore, son intérêt, c'est de décharger les axes qui, sinon, seraient empruntés par ce trafic. C'est-à-dire en partie, décharger la section entre Dieulouard et Bouxières, la traversée de Nancy et ensuite, la liaison Nancy-Toul. Or, aujourd'hui, quels bénéfices pour Toul ? Je dirais qu'aujourd'hui, quand on regarde, en termes d'attractivité et de pôles, on voit que Toul fonctionne quand même avec l'agglomération nancéienne. Donc, améliorer les conditions de trafic entre Nancy et Toul, c'est bien apporter du service sur le Toulinois en termes d'accessibilité des emplois, d'implantation des activités.

Ensuite, les zones d'activités qui sont sur Toul, par définition, elles bénéficient de l'attractivité d'un réseau de transport qui est créé. Il y a un bénéfice pour le Toulinois. À l'inverse, après, et une fois encore par rapport à des remarques qui ont été faites, toute infrastructure a aussi des impacts. Et donc, il y a aussi des impacts de nature environnementale ou autres. L'engagement du maître d'ouvrage étant, d'ailleurs en respect avec la réglementation, de travailler pour éviter, compenser, réduire ces impacts sur l'environnement, qu'il soit humain, naturel ou agricole.

### Michel MORIN, Commission particulière du débat public

Ce dont nous parlerons d'ailleurs plus précisément lors de la réunion de Toul le 2 juin à Toul. Nous sommes arrivés au terme de ce débat d'aujourd'hui et je vous remercie tous pour votre participation et l'intérêt des questions posées. Comme je remercie bien sûr nos intervenants ainsi que la DREAL des réponses données.

Je rappelle que ceux qui veulent s'inscrire à l'atelier sur ces questions de financement le font à partir des formulaires qui leur sont donnés. Je rappelle aussi comme on l'a dit tout à l'heure, que la prochaine réunion a lieu demain à Thionville et aura comme thème principal l'offre des réseaux de transport, c'est-à-dire l'ensemble des transports alternatifs et complémentaires à la route. Merci à tous.