



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

SYNTHÈSE DE LA RÉUNION PUBLIQUE THÉMATIQUE 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 DREAL Lorraine

Yann LETROUBLON, chef de projet DREAL Lorraine

Olivier GENAIN, responsable du département infrastructures & transports, MEDDE

Intervenants :

Henry LEMOINE, maire de Pont-à-Mousson

Clément FOURCHY, directeur général adjoint, ESPELIA

Claude ABRAHAM, ingénieur général honoraire des Ponts et chaussées

Nombre de participants : 102 personnes



Intervention d'Henry LEMOINE, maire de Pont-à-Mousson

Henry LEMOINE ouvre la réunion en soulignant que ce projet d'évolution vers une autoroute A31 bis est important pour la région car force est de constater que cette autoroute, construite il y a plus de 40 ans, ne remplit plus les mêmes fonctions qu'à l'origine et est fortement saturée. Henry LEMOINE insiste notamment sur la diversité des fonctionnalités de cette infrastructure : transport de marchandises ; départs en congés ; déplacements dans une vaste conurbation. Il espère que les échanges seront constructifs et déboucheront sur des solutions très pratiques. De plus, selon lui, d'autres modes de déplacement (feroutage, covoiturage, etc.), bien qu'en développement, n'ont pas permis d'endiguer la saturation de l'autoroute A31. Les flux de camions fréquents rendent ces voies dangereuses et occasionnent des accidents graves. Enfin, il considère qu'il faut travailler sur le financement et sur le développement économique. Henry LEMOINE souligne sur ce sujet que la durée de vie de cette infrastructure est très longue et, surtout, qu'elle permettra d'apporter de la richesse en irriguant davantage le territoire. Il conclut en rappelant les enjeux écologiques du projet et en rappelant que des mesures devront être prises pour limiter les nuisances pour les habitants et les communes riveraines.

Présentation du débat public

Christine JEAN, membre de la Commission Particulière du Débat Public, rappelle les principes du débat et l'importance de la participation des citoyens aux processus de décisions. Elle explique que le débat public porte sur l'opportunité du projet, ses objectifs et ses principales caractéristiques et joue un rôle essentiel dans le processus de décision. Ainsi, le débat public vise à :

- informer le public ;
- veiller à sa participation et à la qualité des réponses données ;
- éclairer le maître d'ouvrage, notamment en approfondissant certains thèmes dans le cadre d'ateliers ;
- enrichir, démocratiser et légitimer la décision en étendant le débat à un public aussi diversifié que possible grâce à des débats mobiles.

La CPDP est indépendante et neutre. Son rôle essentiel est d'organiser le débat public et d'y garantir la transparence de l'information, l'équivalence d'expression et de participation ainsi que le caractère argumenté des avis exprimés. Christine JEAN détaille ensuite les modalités de participation du public pour le débat sur le projet autoroutier A31 bis. Elle invite également les participants du débat à consulter le site Internet de la CPDP et à poser leurs questions sur les forums de discussion. Le débat se déroulera du 15 avril 2015 au 13 juillet 2015 au cours de 9 réunions publiques, dont 4 réunions thématiques :

- le développement économique ;
- l'offre alternative des réseaux de transport ;
- le mode de financement du projet ;
- l'environnement.

Christine JEAN ajoute que le débat public fera l'objet d'un compte-rendu, rédigé par la CPDP, qui visera à restituer la richesse et la qualité des échanges. Elle indique que le maître d'ouvrage fera connaître sa décision quant à la poursuite du projet avant le 30 décembre 2015

Présentation du projet de l'A31 bis

Yann LETROUBLON (DREAL) rappelle tout d'abord que le sillon lorrain est situé au cœur d'un corridor de déplacement européen nord-sud, qui implique des transits importants de marchandises. Deuxièmement, la région compte d'importantes agglomérations qui génèrent de nombreux trafics locaux. Enfin, la proximité du Grand-duché de Luxembourg influence l'économie dans le nord de la région et génère une augmentation considérable des volumes de trafic.

Sur l'ensemble de son itinéraire, l'A31 supporte ainsi un trafic de l'ordre de 80 000 à 96 000 véhicules par jour. Le trafic poids lourd, en particulier, y est très élevé, avec 10 000 véhicules en moyenne chaque jour, dont 55 % en transit. Les conditions de circulation sur l'A31 sont de ce fait difficiles et denses sur une grande partie de l'itinéraire. De plus, le taux de gravité des accidents (6 accidents graves sur 10) y est plus élevé que sur les autres autoroutes françaises. Les projections réalisées sur les 15 prochaines années montrent en outre que ces conditions de circulation se dégraderont progressivement.



Pour répondre aux besoins de déplacement, la région bénéficie cependant d'autres atouts que l'infrastructure autoroutière : les voies de navigation, avec la Moselle, entre la frontière luxembourgeoise et l'ouest de Nancy, et la voie ferrée, orientée nord-sud dans le sillon. L'offre ferroviaire a d'ailleurs augmenté au cours de ces dix dernières années et se poursuit, notamment à travers le cadencement des trains. La capacité du réseau ferroviaire est suffisante pour répondre à cette demande des voyageurs, mais nécessite des investissements, qu'il s'agisse de matériels plus capacitaires (trains plus longs), de travaux en gare ou de développement du fret. Dans les scénarios les plus élevés, ces hypothèses volontaristes de développement permettent d'envisager, à l'horizon 2030, un report de 10 000 véhicules sur le réseau routier. S'agissant du fret, la région Lorraine est l'une des régions les plus multimodales de France. Qui plus est, les modes alternatifs (autoroutes ferroviaires, plateformes multimodales) continuent de se développer. Sur ce point, les hypothèses de développement les plus élevées permettent d'estimer en 2030 un report de 1000 poids lourds sur l'autoroute. Cependant, la réponse de ces projets multimodaux à la saturation de l'A31 demeure partielle. C'est la raison pour laquelle le maître d'ouvrage propose un aménagement autoroutier pour répondre aux besoins en déplacement des Lorrains et aux besoins économiques du sillon.

Les objectifs du projet A31 bis se déclinent selon trois axes :

- réduire la congestion sur l'autoroute ;
- améliorer la sécurité des usagers et des agents qui interviennent sur la chaussée ;
- accompagner le développement économique.

Ce projet constitue un itinéraire global de 115 km, du nord au sud, avec 80 km d'aménagement, via :

- l'élargissement de l'autoroute actuelle à deux fois trois voies lorsque c'est envisageable ;
- des remises à niveau de l'autoroute actuelle : protection phonique, amélioration de l'assainissement, rétablissement des continuités écologiques ;
- la construction de nouveaux tronçons, à deux fois deux voies, en veillant à limiter au maximum les impacts sur l'environnement et le milieu agricole.

Le coût global du projet est estimé entre 1,1 et 1,4 milliard d'euros en fonction des différentes options de passage. Les modalités de financement restent à définir et doivent s'adapter aux contraintes budgétaires publiques et aux possibilités de contribution des usagers.

Trois scénarios ont été étudiés avec des délais de mise en service contrastés :

- la concession réduite, avec une contribution publique de l'ordre de 900 millions d'euros et une mise en service plus de 20 ans après la déclaration d'utilité publique du projet ;
- la concession étendue, avec une contribution publique de 300 millions d'euros et une mise en service environ 6 ans après la déclaration publique du projet ;
- la concession partielle, avec une contribution publique estimée à 500 millions d'euros et une mise en service de l'itinéraire 10 ans après la déclaration d'utilité publique.

Les bénéfices attendus du projet A31 bis sont de plusieurs ordres :

- la diminution de la congestion sur l'ensemble de l'axe ;
- la fiabilisation des temps de parcours ;
- l'amélioration de la fluidité des déplacements ;
- l'amélioration de la sécurité pour les usagers et les agents ;
- la remise à niveau environnemental des sections élargies grâce à une desserte renforcée du sillon lorrain ;

À l'issue des débats, la ministre en charge des transports décidera des suites à donner et, sur la base de cette décision, le maître d'ouvrage poursuivra la concertation et la consultation jusqu'à l'enquête publique.

Intervention de Michel MORIN

Michel MORIN, président de la CPDP, introduit la seconde partie des débats, dédiée au mode de financement et au péage. Compte tenu de l'importance de ce sujet, la CPDP souhaite mettre en place un atelier d'une quarantaine de personnes qui se réunira le 28 mai à Metz pour approfondir ces questions liées au financement. L'inscription peut s'effectuer via Internet et lors de la présente réunion publique.



Présentation des enjeux du financement

Olivier GENAIN, responsable du Département partenariats public- privé infrastructures et transport auprès du ministère du Développement durable, présente un bref rappel des modes de construction d'une infrastructure routière. Les principaux modes utilisés sont la maîtrise d'ouvrage public, le contrat de partenariat et la concession. Aujourd'hui, 80 % du réseau autoroutier est concédé.

Une concession autoroutière est un contrat par lequel la puissance publique délègue globalement la maîtrise d'ouvrage à un tiers. Le marché couvre la conception, la construction, l'entretien et la maintenance, ainsi que l'exploitation et le financement. À l'exception de la subvention publique, le coût de la construction et de l'exploitation est supporté par l'utilisateur et non par la personne publique. Le concessionnaire assume la totalité des risques, en particulier le risque de recettes en cas de baisse du trafic. Sa rémunération est essentiellement liée au péage perçu « pour service rendu » aux usagers, l'évolution des tarifs de péage étant encadrée. De plus, le péage est pris en compte dans l'évaluation de l'intérêt socio-économique du projet.

Olivier GENAIN rappelle ensuite les sources des principes du péage en droit français et européen :

- le Code de la voirie routière ;
- la jurisprudence du Conseil d'État, avec deux principes fondateurs : le péage est la contrepartie effective du service rendu ; l'égalité de traitement des usagers ;
- le droit européen (directive Eurovignette 1999/62/CE modifiée).

La passation d'un contrat obéit à plusieurs principes :

- les contrats autoroutiers sont passés après appel d'offres ;
- plusieurs principes doivent être respectés : égalité de traitement, proportionnalité, transparence, non-discrimination.

La procédure de passation se déroule en plusieurs étapes :

- un appel à candidatures et la sélection des candidats à qui est envoyé le dossier de consultation ;
- le choix d'un concessionnaire pressenti ;
- la négociation du contrat de concession ;
- l'approbation du contrat par le ministre ;
- les critères de choix des offres intègrent notamment : le montant de la subvention publique demandée ; le tarif des péages ; la durée de la concession ; la qualité environnementale ; le niveau de service ; la qualité de l'entretien et de la maintenance ; la robustesse économique et financière de l'offre.

La logique financière des concessions se caractérise par plusieurs éléments :

- le paiement des coûts de construction, financés par des prêts bancaires et des porteurs de projets ;
- en exploitation, la collecte des recettes ;
- lorsque les recettes sont insuffisantes, il peut être fait appel à une subvention publique ;
- l'offre du candidat retenu après appel d'offres est reprise dans le contrat et ne peut évoluer, même en cas de difficultés de réalisation ou de baisse de trafic, ceci afin de protéger le public ;
- lorsqu'une subvention est nécessaire, elle peut être répartie entre l'État et les collectivités territoriales.

Intervention de Clément FOURCHY (ESPELIA)

Clément FOURCHY expose les principales caractéristiques d'une concession :

- une personne publique confie à un opérateur une mission globale de conception, de financement, de construction et de maintenance d'une infrastructure publique ;
- il s'agit d'un contrat de long terme, proportionné à la durée d'amortissement des investissements ;
- la rémunération résulte des tarifs perçus sur l'utilisateur ;
- la personne publique reste l'autorité organisatrice et, en particulier, contrôle la bonne exécution du contrat ;
- l'infrastructure construite est une propriété de la personne publique, contrairement à une logique de privatisation ;
- une mise en concurrence est obligatoire pour obtenir un bon rapport qualité/prix ;



- l'opérateur titulaire du contrat est le plus souvent privé, mais peut aussi être une SEM ou un opérateur public.

Quant au modèle économique de la concession, le concessionnaire assume la grande majorité des charges du projet et supporte donc le risque industriel lié à mise en œuvre. Ces charges sont notamment : les charges d'amortissement ; les charges financières ; les charges d'exploitation et de maintenance courantes et lourdes ; les charges fiscales. Par ailleurs, il tire ses produits, en premier lieu, des tarifs payés sur les usagers, fonction de l'évolution du trafic ; de recettes annexes (sous-concessions) ; et des éventuelles subventions d'investissement octroyées par l'État. De plus, le mécanisme d'adossement est désormais interdit : il ne peut y avoir de péréquation entre projets et chaque projet doit trouver son équilibre économique.

Le concédant est assujéti à un certain nombre de droits et de devoirs. La grille tarifaire, en particulier, est intégrée au contrat et évolue ensuite en fonction d'une formule qui vise à refléter l'inflation supportée par le concessionnaire dans le cadre de l'exploitation. Des avenants peuvent être apportés lorsque l'État exige des investissements complémentaires.

La concession présente cependant un certain nombre d'inconvénients :

- un coût de financement plus élevé qu'une mise en œuvre traditionnelle ;
- elle nécessite une bonne mise en concurrence, ainsi qu'un fort besoin de contrôle ;
- une certaine perte de flexibilité, car l'État ne peut modifier unilatéralement le contrat sans compensation.

Elle comporte néanmoins un certain nombre d'avantages :

- une capacité à lever des financements non budgétaires très importants ;
- une affectation des ressources, notamment grâce à la collecte de recettes sur l'usager ;
- la mobilisation de compétences dans le secteur privé ;
- disposer d'un interlocuteur unique face à la personne publique ;
- la contractualisation des objectifs de performance dans le cadre d'une vision de long terme.

Intervention de Claude ABRAHAM (Ponts et chaussées)

Claude ABRAHAM rappelle que les péages obéissent à plusieurs grandes règles, fixées au moment de l'appel d'offres :

- la définition de cinq catégories de véhicules, de la voiture particulière jusqu'au poids lourd ;
- le niveau relatif des péages : le péage de chaque catégorie est déduit du péage principal des voitures particulières ;
- l'État peut imposer plusieurs limitations, notamment une variation du péage en fonction du niveau de pollution des véhicules ou une variation du coût kilométrique du péage entre les sections les moins coûteuses et les plus coûteuses ;
- le concessionnaire peut moduler le péage selon les périodes (périodes de pointe/périodes de creux).

Sur la base de ces règles et d'études de trafic, le concessionnaire propose une grille tarifaire avec différents niveaux de péage et prévoit l'évolution du péage dans le temps. Cependant, il est formellement exclu d'effectuer des discriminations des péages entre usagers, quelles que soient leur nationalité ou leur résidence, en vertu du principe d'égalité des usagers. Toutefois, il est possible, dans certaines concessions, de favoriser les usagers locaux, en faisant un bon usage des abonnements, par exemple pour les trajets domicile-travail.

La France est l'un des pays européens où le système de péage est le plus développé. En Europe, une des pratiques les plus répandues est celle de la vignette pour usage des autoroutes. En Allemagne, un système d'écotaxe couvre actuellement la totalité du réseau autoroutier.

En France, l'écotaxe a été abandonnée. Les textes législatifs qui la prévoient ne sont pas abrogés, mais il est probable qu'ils demeurent inapplicables en l'état actuel, en raison de la complexité du système et du coût de la perception.

Questions et avis

Opportunité du projet

Le Président de la Chambre de commerce et d'industrie de Lorraine rappelle que la gestion du réseau actuel est vouée à s'accroître. Il est indispensable de trouver des moyens de mobiliser des capitaux permettant d'engager des travaux



rapidement, affirme-t-il, que ce soit pour des raisons liées à la sécurité du réseau, à la maîtrise des temps de trajet et au développement économique de la région. Il insiste par ailleurs sur le fait que l'itinéraire reste majoritairement utilisé par des Lorrains et que ces derniers méritent de meilleures conditions de circulation et de sécurité.

Un intervenant soulève la question de la faisabilité ainsi que de l'opportunité du projet d'élargissement de la voie entre Dieulouard et Bouxières-aux-Dames, compte tenu du fait que l'on souhaite inciter les personnes à emprunter le Barreau Gye-Dieulouard (payant).

Samuel MEUNIER assure que l'élargissement entre Fey et Bouxières est tout à fait réalisable, en utilisant le terre-plein central. En termes d'utilité, les deux voies ont des fonctions différentes : le Barreau Gye-Dieulouard permet de capter du trafic de transit qui « libère » de la capacité sur la traversée de Nancy. L'élargissement entre Dieulouard et Bouxières doit, quant à lui, permettre d'absorber la croissance de trafic à venir (notamment d'origine locale) en direction de la desserte de Nancy.

Un intervenant adhère au constat selon lequel l'autoroute est aujourd'hui surchargée et connaît un nombre important d'accidents. Mais il critique la proposition qui est faite consistant à augmenter les capacités, ce qui s'accompagnera très probablement d'une croissance du trafic et avec elle des accidents. Il se demande s'il ne pourrait pas exister une autre piste de réflexion, qui partirait du postulat selon lequel le trafic ira en se stabilisant grâce à une relocalisation d'un nombre important d'acteurs économiques.

Samuel MEUNIER indique qu'il existe un rapport d'analyse de trafic qui recense tous les facteurs pris en compte dans l'évolution prévisible du trafic. L'évolution des déplacements, liés aux besoins endogènes du territoire, notamment aux besoins de mobilité pour accéder au bassin d'emploi, est généralement prise en compte.

Yann LETROUBLON ajoute que, d'après les simulations qui ont été effectuées, la quantité de déplacements globale n'évolue pas, qu'il y ait ou non mise en place du projet. Le projet doit permettre d'orienter une partie du trafic sur un itinéraire autoroutier sécurisé.

Un intervenant met en cause la définition du tracé de l'A31 qui traverse le tissu urbain de Dieulouard. Il estime qu'il serait plus opportun de le faire passer au sud de l'usine d'agglomération. Cela permettrait notamment de faire des « économies de tracé » et de ne pas détruire une des plus belles héronnières de Lorraine, impact non signalé dans l'étude préliminaire.

Samuel MEUNIER fait valoir que la phase actuelle est celle du débat public. Il convient de parler de fuseaux de passage plutôt que de tracé. La solution suggérée est clairement envisagée. Les tracés détaillés, avec leur impact, seront présentés dans le cadre d'une enquête publique. La question relative à l'héronnière a été évoquée sur Internet. Une réponse écrite a été apportée par le maître d'ouvrage.

L'adjoint au maire d'Essey-lès-Nancy considère qu'il serait opportun, pour correctement appréhender le transit, de disposer d'un périmètre élargi (allant des Pays-Bas à Zurich en passant par la Bourgogne).

Samuel MEUNIER indique que le dossier relatif au périmètre de l'étude mis en ligne sur Internet est à échelle européenne.

Le Maire de Dieulouard et Vice-président de la Communauté de communes du Bassin de Pont-à-Mousson signale qu'il soumettra au vote, lors de la prochaine séance du Conseil municipal de sa commune, une motion en faveur de la réalisation du projet de l'A31 bis accompagnée de 5 réserves : une minimisation des contraintes générées par le passage entre Dieulouard et Pont-à-Mousson et Belleville pour les riverains de la collectivité ; la réalisation d'un échangeur entre Dieulouard et la friche industrielle du BA 136 de Rosières-en-Haye ; la prise en compte des ressources des collectivités (cf. préservation des étangs, etc.) ; le maintien de la gratuité de l'A31 entre Nancy et Metz ; la prise en compte de la nouvelle Charte du Parc naturel régional de Lorraine.

Financement et coût du projet

Un intervenant, membre de la Fnaut Lorraine, réitère sa demande d'information concernant le coût du projet tronçon par tronçon. Il insiste sur l'importance de disposer de ce type de données afin d'être en mesure de réaliser une analyse d'opportunité. Il est indispensable de laisser aux Lorrains la possibilité de faire des choix en toute connaissance de cause.



Samuel MEUNIER fait valoir que le projet n'a pas été conçu comme l'addition de parties indépendantes, mais comme un tout, unique et indissociable. Il s'ensuit que le chiffrage des différentes parties a été effectué dans le cadre d'une approche globale. Samuel MEUNIER insiste sur le fait qu'un réseau routier est construit comme un tout fonctionnel, avec une conjugaison d'usages, si bien qu'il est souvent difficile d'élaborer une analyse section par section. Cela étant dit, les grands « ratios » utilisés pour réaliser le calcul vont être communiqués.

Un intervenant, conseiller régional, Région Lorraine, constate un différentiel entre le coût global du projet annoncé (entre 1,1 et 1,4 milliard d'euros) et les 900 millions d'euros du scénario « concession réduite ».

Samuel MEUNIER (DREAL) explique que les 900 millions d'euros correspondent, dans le scénario indiqué, à la contribution publique après prise en compte des frais de péage acquittés par les usagers.

- *Financement européen*

Un intervenant, membre du Comité régional CGT de Lorraine, fait observer que l'A31 bis est un axe autoroutier européen majeur. À ce titre, il s'interroge sur la possibilité de disposer d'un financement européen.

Samuel MEUNIER indique que si aucun financement européen n'a été identifié à ce stade, les autorités françaises et luxembourgeoises ont pour volonté commune de solliciter un financement européen dans le cadre du plan Juncker. Olivier GENAIN (MEDDE) précise que le Règlement européen sur les réseaux structurants reconnus au niveau européen prévoit des possibilités de financement de projets d'infrastructure transfrontaliers à la condition qu'il existe un « élément » de part et d'autre de la frontière. Il ne sera donc possible de solliciter un tel financement qu'une fois le projet finalisé (avec l'élargissement en continuité du projet français, côté luxembourgeois).

Un intervenant demande un complément d'information sur les clés de répartition financière (cf. État(s), UE, régions) des parties non concédées.

Samuel MEUNIER affirme qu'un certain nombre d'investissements (concernant notamment les sections d'autoroute non concédées) sont en effet réalisés dans le projet sous maîtrise d'ouvrage publique. À ce stade du projet, répète-t-il, aucun financement européen n'est concrètement prévu.

- *La concession*

Un intervenant, membre de la Commission mobilité au CESE de Lorraine pour la CGT, regrette qu'un quatrième scénario reposant sur un financement complet du projet par l'État n'ait pas été étudié et que le dossier du Maître d'ouvrage ne précise pas combien d'agents de la Direction Est seront concernés par la mise en concession d'une partie du réseau (ce qui génère des conséquences pour les services de l'État ou les collectivités). La totalité du dossier du maître d'ouvrage semble tendre vers un seul but : présenter le scénario « concession partielle » comme étant le plus à même de répondre aux objectifs de décongestion du sillon lorrain, les deux autres scénarios ayant été construits dans le seul but de mettre en évidence, en raison de leurs faiblesses perspectives, l'intérêt de recourir au scénario susmentionné. Les conclusions du maître d'ouvrage reposent sur des hypothèses très discutables : investissement maximal de la puissance publique de 60 millions d'euros, alors que l'État pourrait allouer des montants plus importants au projet de l'A31 bis sachant que ce dernier fait partie des premières priorités du rapport Mobilité 21 ; égale urgence de tous les travaux listés, alors que le Barreau de Toul – Dieulouard, qui contourne une section non saturée – ni aujourd'hui ni à horizon 2030 – n'est pas une priorité absolue. Le coût du projet ne serait plus ainsi que de 820 millions d'euros, qui pourraient être financés par la puissance publique sur 11 ans à raison de 75 millions d'euros par an. Ce montage pourrait être une source d'importantes économies pour la collectivité. L'intervenant demande donc que soit réalisée dans ce cadre une étude sur un financement public.

Samuel MEUNIER insiste sur la nécessité de trouver un équilibre entre participation de l'utilisateur et participation publique, en prenant en compte les limites de cette dernière contribution (cf. contraintes sur la dette et les financements des collectivités locales). Les différents scénarios ont chacun des impacts spécifiques sur les délais de réalisation du projet. Le concessionnaire est capable de mobiliser des moyens de réalisation supplémentaires permettant de construire plus rapidement l'autoroute. S'il est donc tout à fait possible d'étudier un scénario basé uniquement sur une contribution publique, il convient de garder à l'esprit que le délai de réalisation sera supérieur à celui de la concession réduite.



Samuel MEUNIER précise que si la responsabilité d'entretien et d'exploitation d'une section d'autoroute devrait être transférée à un concessionnaire, des mécanismes permettant de proposer aux agents concernés d'être mis à la disposition du concessionnaire pourront être activés. Si cela n'est pas possible, ces agents seront affectés aux services de l'État.

Un intervenant soulève la question de la mise en concurrence de la concession d'autoroute envisagée au niveau du Barreau de Toul, en s'interrogeant sur la possibilité réelle d'une mise en concurrence saine, sachant que le concessionnaire de l'A31 au Sud sera sans doute le seul à même de répondre à l'appel d'offres visant ces seuls 33 kilomètres d'extension d'autoroute.

Un intervenant souhaite savoir plus généralement quelle entreprise peut répondre à l'appel d'offres.

Samuel MEUNIER affirme que toute personne capable financièrement, techniquement et juridiquement peut présenter une offre. Il fait observer que des concessions sur petites sections d'autoroute ont été récemment attribuées.

Un intervenant, membre de la Fnaut Lorraine, s'insurge contre le fait qu'il est demandé aux Lorrains de « payer deux fois » l'A31 bis, à travers les impôts locaux et les droits de péage, sachant par ailleurs qu'ils ont déjà financé la construction de cet axe autoroutier.

Samuel MEUNIER explique qu'il existe une répartition différente entre le contribuable et l'utilisateur et que le coût du péage correspond seulement à l'investissement supplémentaire réalisé.

Le maire de Lesmenils souhaite connaître le coût d'investissement des infrastructures de péage envisagées entre Fey et Bouxières-aux-Dames, en faisant observer que 7 sorties et entrées d'autoroute sont prévues pour 25 kilomètres, alors qu'il avait été annoncé en 1972 qu'aucune infrastructure spécifique ne serait nécessaire pour construire la troisième voie.

Samuel MEUNIER indique que ce coût est indissociable du risque (de construction, d'exploitation) pris par le concessionnaire.

Michel MORIN insiste sur la nécessité d'apporter (sur Internet) une réponse pédagogique en explicitant les éléments non quantifiables et en indiquant les coûts réels identifiés.

- *Écotaxe*

Un intervenant, conseiller régional, rappelle, au nom du président de la collectivité, que la région Lorraine s'est engagée depuis 2004 en faveur de la mise à 2 x 3 voies de l'A31 et de la liaison Gye-Dieulouard. Les collectivités territoriales pourraient participer à hauteur de 10 à 15 % du financement (soit 5 millions par an pendant 10 ans pour la région Lorraine). En qualité de suppléant de M. le Député de Meurthe-et-Moselle, il fait observer que le trafic de poids lourds étrangers (34 nationalités différentes) a représenté, entre novembre 2013 et mars 2015, 66 à 67 % du transit des poids lourds et que de plus en plus de camions circulent avec une immatriculation du tracteur différente de celle de la remorque. L'augmentation du transit en Lorraine et en Alsace (environ 8 000 – 10 000 poids lourds par jour) s'explique en partie par le « contournement de l'éco-taxe allemande » à travers la traversée des voies rapides françaises. Par ailleurs, on observe un trafic supplémentaire de 2 000 camions étrangers sur la nationale 4. L'intervenant préconise la mise en œuvre d'une écotaxe pour la région Lorraine, en rappelant que François Hollande a déclaré qu'il y était favorable. Sur la base de 5 à 10 centimes au kilomètre, cette écotaxe pourrait rapporter entre 30 et 60 millions d'euros à la région Lorraine.

Samuel MEUNIER fait remarquer que deux problématiques complexes doivent être abordées dans cette proposition : le coût de la collecte et les aspects juridiques, sachant qu'une écotaxe appliquée à la seule A31 bis n'est pas envisageable.

Sylvain LAROSE indique que le report de l'autoroute A5 en Allemagne sur le réseau autoroutier alsacien représente environ 1 000 poids lourds par jour et qu'aucun report particulier sur le sillon lorrain n'a été observé.

Impacts du projet

- *Nuisances*

Un intervenant estime que les concepteurs du projet ont totalement oublié les riverains, en faisant remarquer que les riverains de Bouxières-aux-Dames en particulier subissent une triple nuisance : autoroutière, fluviale et ferroviaire. Il demande s'il existe une autorité commune pour traiter ces nuisances.



Samuel MEUNIER reconnaît que toute infrastructure induit des nuisances. Mais le projet de l'A31 bis permet d'accélérer le traitement de ces nuisances avec la mise en place de protections antibruit, d'améliorer l'assainissement, plus généralement d'opérer une « remise à niveau » de l'environnement. Des obligations réglementaires concernant les nuisances sonores s'appliquent à chaque maître d'ouvrage.

- *Trafic*

Un intervenant s'interroge sur le risque d'assister à un report du trafic sur les voies adjacentes lié à la mise en place de péages.

Samuel MEUNIER indique qu'une étude de trafic a été réalisée, visant notamment à évaluer des niveaux de péage suffisamment acceptables pour éviter cet écueil. Les valeurs moyennes de péage retenues, notamment sur le tronçon Nancy-Metz, représentent environ le quart des valeurs moyennes des tronçons à péage du réseau national. Il insiste sur le fait que le projet ne générera pas de report de trafic sur le réseau adjacent, mais permettra de capter des trafics qui diffusent sur des infrastructures non adaptées.

Un intervenant, membre de la Fnaut Lorraine, s'inquiète des embouteillages et/ou ralentissements que sont susceptibles d'occasionner les péages.

Samuel MEUNIER assure que la mise en place de péages est basée sur des technologies permettant d'éviter des embouteillages, comme cela est indiqué dans le dossier du maître d'ouvrage.

- *Impact environnemental*

Un intervenant souhaite savoir si l'impact environnemental est pris en compte dans le coût du projet.

Samuel MEUNIER affirme que le financement de la remise à niveau environnementale est intégré au coût du projet.

- *Enclavement urbain*

Un intervenant, membre de l'association ATPCV, s'insurge contre le projet de création du Barreau Gye-Dieulouard qui aura pour conséquence d'enclaver le village de Chaudenay-sur-Moselle entre deux autoroutes. Il pointe par ailleurs du doigt le « désastre écologique » qu'il suscitera, en estimant que l'intérêt collectif est sacrifié au profit des intérêts privés des actionnaires des concessions.

Samuel MEUNIER rappelle que plusieurs scénarios ont été envisagés et que le maître d'ouvrage s'est engagé, dans un souci de transparence, à présenter l'ensemble des options évoquées. L'État privilégie les solutions 3, 4 et 5, alors que l'enclavement de Chaudenay-sur-Moselle est inscrit dans le scénario n° 1.

Développement économique

Un intervenant s'interroge sur le bénéfice économique que le barreau Toul – Dieulouard apportera aux Toulois.

Samuel MEUNIER indique qu'aucune analyse quantitative du bénéfice socio-économique qu'apportera le projet à telle ou telle section n'a été réalisée. Le projet est « global » et c'est ainsi qu'il a été analysé s'agissant du bénéfice que pourra en retirer la collectivité publique. Cela étant dit, il est évident que l'amélioration des conditions de trafic entre Nancy et Toul apportera des bénéfices directs à cette dernière en matière d'accessibilité des emplois, d'implantations d'entreprises, plus généralement d'attractivité de ses zones d'activité.

Transport

- *Transit des poids lourds*

La vice-présidente de la Région Lorraine affirme qu'il existe un lien de causalité entre l'augmentation des capacités et l'augmentation des flux. Elle se demande donc s'il ne serait pas possible de prendre des mesures permettant de limiter le flux de camions qui n'apportent rien à l'économie régionale et contribuent largement à la pollution d'emprunter l'axe autoroutier.



Samuel MEUNIER rappelle que l'axe autoroutier fait l'objet d'un usage très varié et que le flux de poids lourds ne représente qu'un faible pourcentage du trafic. Cela étant dit, des projets visant à orienter le trafic poids lourds sur d'autres modes sont en cours de réflexion (cf. autoroute ferroviaire avec l'augmentation de capacités à court terme de 50 %, développement des plateformes multimodales, etc.).

L'adjoint au maire d'Essey-lès-Nancy insiste sur les nombreux aménagements, à la fois sur les réseaux routier et ferroviaire, qui ont été effectués au cours des douze dernières années. Il se demande quelles sont les mesures concrètes qui ont été mises en place pour que les camions respectent la limitation de vitesse et les distances de sécurité et pour que les véhicules légers cessent de rouler sur la voie centrale.

Samuel MEUNIER affirme que cette question est du ressort des forces de l'ordre qui sont chargées de veiller au respect du Code de la route.

Le maire de Pont-à-Mousson demande s'il est possible de mettre en place des interdictions de transit pour les poids lourds et d'obliger ces derniers à emprunter le Barreau Toul – Dieulouard.

Samuel MEUNIER affirme qu'il est tout à fait possible de mettre en place des interdictions de transit et qu'une analyse plus précise visant à montrer l'attractivité du Barreau pour le trafic poids lourds en transit doit être prochainement mise en ligne sur le site Internet du projet de l'A31 bis.

- *Multimodalité*

Le Président de l'association Passerelle de Pont-à-Mousson insiste sur la nécessité d'inscrire le projet dans une véritable approche multimodale en se demandant s'il existe des solutions concrètes offertes aux usagers leur permettant de disposer d'alternatives au « tout autoroute ». Il apparaît difficilement concevable, dans le contexte actuel pro-environnemental, d'augmenter la capacité autoroutière d'un itinéraire sans engager une approche multimodale qui intègre les déplacements plus sobres. Les plans présentés, constate-t-il, ne font pas apparaître la ligne TER. Le manque de parkings relais et de lignes de transport en commun permettant d'assurer la continuité des déplacements depuis les gares TER et les échangeurs vers les pôles excentrés constituent les points faibles du projet. Dans une optique visant à assurer une fluidité du trafic, il insiste sur l'opportunité de renforcer le ferroutage.

Samuel MEUNIER fait observer au préalable que les études menées montrent qu'il n'est pas possible de satisfaire l'ensemble des besoins en développant seulement les autres modes de transport. Cela étant dit, le projet s'inscrit dans le cadre d'une politique de complémentarité des modes de transport (cf. investissements publics importants ces dernières années dans le mode ferroviaire, perspective de développement du covoiturage de l'ordre de 15 %, étude conjointe réalisée avec les autorités luxembourgeoises sur l'exploitation multimodale de l'autoroute élargie au nord de Thionville, accompagnement par l'État du développement des plateformes multimodales, création de parkings relais, etc.). Il signale qu'une analyse du potentiel de report du trafic poids lourds vers la ligne ferroviaire Bettembourg – Perpignan a été effectuée (500 poids lourds par jour). Chaque mode a son domaine de pertinence et il n'est pas possible d'orienter tout type de marchandise vers le ferroutage.