



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

VERBATIM DE LA RÉUNION PUBLIQUE THEMATIQUE SUR L'ENVIRONNEMENT HUMAIN, NATUREL ET AGRICOLE Toul, le 2 juin 2015, 19h05 à 23h30

En tribune

Commission particulière du débat public :

Laurent PAVARD
Christine JEAN

Maîtrise d'ouvrage :

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL Lorraine
Yann LETROUBLON, Chef de projet DREAL Lorraine
Luc CHRÉTIEN, chef de la division environnement CEREMA
Sophie NOIRET, responsable PCI biodiversité CEREMA

Intervenants

Alde HARMAND, Maire de Toul
Jean-Pierre SCHMITT, Directeur d'Air Lorraine
Jean-Pierre DECLoux, Directeur du bureau d'études GEREEA
Anne-Lise LOUYOT, Chargée de mission développement local, Chambre d'agriculture de Meurthe-et-Moselle
Raymond MULLER, Directeur SAFER Lorraine



(Début de la réunion à 19h05)

Laurent PAVARD, membre de la Commission particulière du débat public

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Merci d'être venus nombreux ce soir. Avant de commencer notre réunion, je voudrais d'abord remercier Monsieur le Maire de Toul et la ville de Toul pour nous accueillir dans cette magnifique salle. Et je voudrais donc donner la parole à M. HARMAND, Maire de Toul, pour quelques mots d'accueil et de bienvenue.

Alde HARMAND, Maire de Toul

Mesdames et Messieurs les élus du territoire, venus nombreux ce soir, Mesdames et Messieurs les membres de la Commission particulière du débat public, Mesdames et Messieurs les représentants des services déconcentrés de l'État et Mesdames, Messieurs, merci de votre présence nombreuse ce soir. Je vous souhaite bien entendu à toutes et à tous la bienvenue à Toul dans notre salle de l'Arsenal, pour un débat que j'espère constructif autour du projet d'A31 bis. Je remercie la Commission nationale du débat public pour l'organisation des différents espaces d'expression mis en œuvre dans l'objectif, je vous cite, de « donner la parole à chacun et de la faire entendre ». En tant que maire de Toul, je suis particulièrement attentif à ce projet, régulièrement remis à jour depuis les années 90 et qui pose des questions aux conséquences considérables pour l'avenir de toute la Lorraine.

Comme toute région frontalière, la Lorraine est au cœur d'échanges européens, notamment dans le cadre de l'axe Nord – Sud des échanges qui ont, nous le savons tous, des conséquences sur le trafic régional quotidien en particulier sur l'A31. Nul ne saurait remettre en cause la nécessité impérieuse de fluidifier et sécuriser le trafic sur cet axe autoroutier. Il en va de la vitalité économique de nos territoires et de la qualité de vie des citoyens qui y habitent, qui y travaillent et qui s'y déplacent. Néanmoins, les aménagements tels que proposés par le maître d'ouvrage méritent la plus grande attention de tous, puisqu'ils entraîneront des conséquences considérables sur notre environnement humain, naturel et agricole, pour reprendre les termes du débat de ce soir. Les élus du Toulousis y sont particulièrement attentifs, puisque le projet de création d'un barreau Toul – Dieulouard impacterait de manière considérable le territoire, quel qu'en soit le tracé. À l'heure où la France s'apprête à accueillir la Conférence climat Paris 2015 à la fin de l'année, il est légitime selon moi de s'interroger sur les alternatives qui s'ouvrent au tout routier et transports par camion. Et les moteurs diesel étant parmi les premières causes de pollution et de rejet de carbone, aucun projet concret, notamment pour le développement du fret ferroviaire ou fluvial, n'est pour l'heure évoqué.

Pour conclure, je souhaiterais insister sur un point. Soyons capables, les uns et les autres dans ce débat, d'imaginer la société d'après-demain et pas celle de l'immédiat, pas le monde de 2020, mais plutôt celui qui se trouve plus loin. Celui que nous empruntons à nos enfants, pour reprendre les mots de Saint-Exupéry.

Voilà ce que je souhaitais vous dire en introduction de cette soirée dont les échanges – j'en suis certain – seront riches et constructifs dans le respect de chacune et de chacun. Bonne soirée et bon débat.

Laurent PAVARD, membre de la Commission particulière du débat public

Merci M. le Maire pour ce mot d'accueil. Je partage la responsabilité d'animer cette soirée avec ma collègue Christine JEAN. Je suis Laurent PAVARD, l'un des membres de cette Commission et je commencerai en ouverture de notre réunion par recadrer, en dix minutes, ce qu'est le débat public, comment cela fonctionne et pourquoi il est organisé.

Le débat public est une conséquence d'une loi dite Loi Barnier, qui a été votée en 1995, qui a créé une Commission nationale indépendante, qui est saisie par les maîtres d'ouvrage, c'est-à-dire les organismes qui construisent des infrastructures importantes. Des projets à un stade assez précoce, de façon à ce que le public, de façon très générale, puisse être informé sur l'opportunité des projets, sur les objectifs des projets qui sont présentés et sur les caractéristiques principales. Le débat public porte sur des dossiers qui sont étudiés à un stade relativement précoce. Il faut que le dossier ait tout de même un peu de consistance. Il faut que nous ayons des choses à présenter au public. Mais assez tôt pour que nous ne venions pas devant



le public avec un dossier qui serait complètement ficelé, parce que l'un des objectifs du débat est de donner à réfléchir au maître de l'ouvrage sur la suite à donner à son projet.

La Commission particulière a été désignée par la Commission nationale. Elle est présidée par M. MORIN, ici présent, et est composée de 7 membres. Le rôle de notre Commission est d'organiser le débat et de l'animer de façon à ce que l'information du public, c'est-à-dire vous, soit aussi complète que possible, que les débats soient transparents et que chacun ait la possibilité de s'exprimer, de poser des questions qui l'intéressent. Les principes du débat public, c'est la transparence des informations. Nous considérons que le maître d'ouvrage ne doit rien cacher et nous sommes aussi là, le cas échéant, pour l'interpeller lorsque nous considérons que les informations ne sont pas complètes. Il y a eu toute une série d'échanges depuis le début du débat en début d'année avec le maître d'ouvrage pour préciser le dossier du maître d'ouvrage. Le deuxième principe est l'équivalence des prises de parole. C'est-à-dire qu'il n'y a pas d'interlocuteurs ou d'orateurs privilégiés. Tout un chacun a droit au chapitre ici. Et il n'y a pas de question stupide. Un élu a les mêmes droits et les mêmes obligations qu'un citoyen de base. Le troisième principe est que les échanges doivent être argumentés, c'est-à-dire que, bien entendu chacun est libre d'exprimer une position, mais il est souhaité qu'elle puisse être argumentée par des arguments solides. Le dernier principe, qui n'est pas indiqué, est qu'il faut, dans le cadre d'un débat démocratique, que la parole de chacun soit respectée. Nous pouvons avoir des personnes pour, d'autres contre le projet. Chacun est légitime pour exprimer sa position.

Il est important de dire que notre Commission est complètement indépendante. Même si la Commission nationale est une commission d'État, elle est indépendante, c'est-à-dire qu'elle a un budget et fonctionne sans instructions de la Ministre. Notre Commission particulière est également indépendante, c'est-à-dire que nous n'avons pas de liens avec le maître d'ouvrage. Le projet qui vous est présenté n'est pas le projet de la Commission. Il est celui du maître d'ouvrage, c'est-à-dire de l'État, qui est ici représenté par la DREAL. Notre Commission ne prendra pas de position sur le projet, pour ou contre. Elle se contentera à l'issue du débat de faire un rapport sur les conditions du débat et sur les grands thèmes qui se seront exprimés. Il appartiendra ensuite au maître d'ouvrage de prendre les décisions qui s'imposent.

Aujourd'hui, vous avez en face de vous, outre Christine JEAN et moi-même, des représentants de la DREAL : M. Yann LETROUBLON, M. Samuel MEUNIER, M. Luc CHRÉTIEN, qui interviendra pour la partie environnementale avec sa collègue Sophie NOIRET. Le rôle du maître d'ouvrage : il est là pour présenter son projet et répondre aux questions qui lui sont posées. À l'issue du débat qui se terminera au mois de juillet, la Commission rédigera des conclusions, et le maître d'ouvrage aura ensuite trois mois pour donner sa position sur la suite à donner, suite au débat. Cette position peut être une inflexion du projet, la poursuite du projet tel qu'il a été présenté, voire dans certains cas – c'est arrivé – l'abandon du projet lui-même.

Notre débat se déroule sur trois mois. Il y a eu 9 réunions publiques, dont 4 thématiques. Ce soir, nous avons une réunion thématique. C'est l'une des plus importantes, à mon avis, de tout le débat, dans la mesure où nous sommes au cœur d'une région qui est concernée par un nouveau tracé. Évidemment, il y a de très gros enjeux en matière de passage, de choix de tracé et des enjeux dans le domaine de l'environnement, qu'il soit naturel ou humain. C'est la raison pour laquelle nous voulons aujourd'hui consacrer une partie de notre réunion à l'exposé des grands enjeux environnementaux et des grands enjeux humains, notamment dans le domaine agricole, puisqu'un tracé neuf veut dire prélèvement de terres agricoles et donc des conséquences pour l'activité économique de l'agriculture.

Outre les réunions publiques, des ateliers dits thématiques ont été organisés. Il y en a eu un sur les questions financières, il y en aura un autre sur l'offre des réseaux de transport. Il y a des débats mobiles, c'est-à-dire que la Commission se rend dans des lieux fréquentés par le public et établit des contacts directs avec les personnes qui passent. La semaine dernière, il y avait une rencontre à Nancy. Nous étions présents au marché de Nancy. Puis, il y a à Metz une permanence où l'on peut se procurer des documents et éventuellement déposer des prises de position. Important aussi à signaler, il existe un site internet dont vous avez l'adresse à l'écran. Sur ce site, vous retrouvez absolument tous les documents relatifs au débat : les documents produits par le maître d'ouvrage, les comptes-rendus des réunions, y compris le compte-rendu textuel de ce qui s'est dit, et les prises de position, les questions qui sont posées par le public au maître d'ouvrage, et les réponses qui sont rédigées par la DREAL. Tout cela est en ligne.

Les suites. D'ici le 13 septembre, notre Commission rendra son rapport. Il sera présenté à la Commission nationale. Puis la DREAL aura ensuite trois mois, c'est-à-dire jusqu'à la mi-décembre, pour publier sa décision quant à la suite donnée.



Notre réunion aujourd'hui est organisée en deux séquences. Nous sommes parfaitement conscients que beaucoup d'entre vous ici sont venus pour évoquer les questions de tracé. Ce sujet sera évoqué. Vous aurez l'occasion de vous exprimer, de poser des questions, que ce soit dans la première phase ou dans la phase suivante. Nous commencerons par une présentation assez courte du projet par la DREAL. Nous avons demandé à la DREAL de faire un zoom sur la région de Toul, puisqu'il y a vraiment ici de gros enjeux de tracé. Une séquence de questions-réponses avec la salle. Nous essaierons d'y consacrer une demi-heure à peu près. Ensuite, nous aurons quelques exposés sur les thématiques environnementales et agricoles, ce sera la deuxième phase de notre réunion. En fin de notre réunion, nous aurons une nouvelle phase de questions-réponses avec la salle, où vous pourrez poser toutes les questions que vous souhaitez tant sur les thématiques du débat aujourd'hui, c'est-à-dire les thématiques environnementales, que sur les questions de tracé ou d'autres aspects du projet qui nécessitent des éclaircissements.

Je passe maintenant la parole au maître d'ouvrage, c'est-à-dire à la DREAL qui vous présente le projet de tracé tel qu'il est aujourd'hui présenté au débat public. Je vous remercie.

Yann LETROUBLON, chef de projet DREAL Lorraine

Bonjour à tous. Je vous présenterai le projet A31 bis d'une manière assez rapide pour laisser la place ensuite aux questions. En premier lieu, je vous décrirai rapidement la situation actuelle et donc les raisons d'être du projet. J'aborderai très rapidement aussi les autres modes de transport. Ensuite, je décrirai plus spécifiquement le projet, notamment au droit de Toul, ses modalités de réalisation et les effets attendus sur le territoire et pour les usagers.

En premier lieu, pour bien comprendre les raisons d'être du projet, je rappellerai les trois spécificités du sillon lorrain. La première, comme M. le Maire le disait en préambule, est que le sillon lorrain se situe au cœur d'un déplacement européen orienté Nord – Sud, donc qui relie la mer Méditerranée à l'Europe du Nord, donc l'Allemagne de l'Ouest et les Pays-Bas. Forcément, cela implique des volumes de marchandises importants en transit dans le sillon. La seconde spécificité est la densité importante de zones d'habitat et de zones d'activité, ainsi que des agglomérations également importantes dans le sillon lorrain, ce qui implique forcément des trafics locaux très élevés. Enfin, la troisième est la proximité du Grand-Duché de Luxembourg et son attractivité économique, avec notamment une influence sur les trafics, plus spécifiquement au nord de l'aire d'étude. Mais cette influence est vraiment importante, puisque ces trafics ont augmenté de près de 60 % ces 15 dernières années, pour atteindre plus de 60 000 véhicules par jour aujourd'hui. D'ailleurs, la carte présentée ici illustre le fait que sur l'ensemble de l'itinéraire de l'A31 dans le sillon, l'autoroute supporte un trafic très élevé, qui peut atteindre 90 000 à 96 000 véhicules par jour. Et à titre de comparaison, pour illustrer justement cet état de fait, l'autoroute A7 au sud de Lyon, sur une section à 2x3 voies supporte, elle, 60 000 à 80 000 véhicules par jour.

Ces trafics ont une caractéristique particulière également en Lorraine, c'est qu'ils sont composés de nombreux camions. Environ 10 000 circulent tous les jours sur cette autoroute. Et sur ces 10 000, 55 % sont en transit. Cela veut tout de même dire que près d'un camion sur deux a une raison économique régionale de circuler dans le sillon, soit pour des liaisons locales, par exemple Nancy – Metz, soit pour des liaisons que l'on appelle d'échange, où il y a un point de livraison ou un point de chargement dans l'aire d'étude. Cela peut-être par exemple Toul – Dijon.

Ces trafics élevés entraînent des conditions de circulation difficiles qui sont illustrées par la carte présentée ici. Vous constatez que ces conditions sont denses sur la plupart de l'itinéraire, avec des sections déjà dégradées, sur lesquelles les usagers subissent des ralentissements fréquents, voire des bouchons récurrents et des remontées de files à certains échangeurs. Ces trafics élevés entraînent également une instabilité de l'infrastructure, puisque le moindre événement, même mineur, peut entraîner des conséquences sur les circulations avec des ralentissements, voire des bouchons. Et ces événements sont nombreux puisque l'exploitant, la DIR Est en 2013, en a relevé 3 750. Les usagers qui utilisent cette infrastructure, pour certains, ont aussi un sentiment d'insécurité, qui est d'ailleurs fondé puisque les accidents corporels sur l'A31 sont plus graves que ceux sur les autres autoroutes françaises. La gravité est de 6 sur 10, alors que sur les autoroutes elle est de 4 sur 10. Cela veut dire que sur plus de 10 accidents, 4 sont qualifiés de graves, alors que 6 sont qualifiés de graves dans le sillon lorrain.

Si nous projetons ces conditions de circulation sur les prochaines années, celles-ci continuent de se dégrader. Vous le voyez sur la carte présentée ici. Avec sur la plupart de l'itinéraire des conditions dégradées, voire saturées sur certaines sections. Nous imaginons aisément les difficultés que cela peut représenter lorsque nous connaissons celles aujourd'hui.



Pour répondre à ces besoins de déplacement, la Lorraine dispose néanmoins d'autres atouts que l'infrastructure autoroutière. À savoir la Moselle navigable à grands gabarits, de Neuves-Maisons jusqu'à la frontière. Et un réseau ferré maillé et dense qui est d'ailleurs le second réseau régional de France. Ce sont des infrastructures qui sont déjà bien exploitées en Lorraine. Elles bénéficient toutes de projets de développement. En effet, la poursuite du développement du mode ferré et de la voie d'eau est nécessaire. Et des perspectives volontaristes pour les voyageurs et pour le fret ont d'ailleurs été prises en compte dans le projet A31 bis. Cependant, ces modes apportent une réponse partielle aux besoins de déplacement et insuffisante pour la décongestion de l'A31. Le projet A31 bis s'inscrit dans une démarche complémentaire et globale. D'autant plus que le mode ferré et fluvial est souvent lié au mode routier, comme pour la desserte du dernier kilomètre pour les marchandises. Il peut être ajouté également que la route est le support de l'offre de transport par autocar et par de nouvelles pratiques comme le covoiturage, que l'État et les collectivités territoriales soutiennent. D'ailleurs, le développement de ces pratiques nécessite une infrastructure fiable et structurante.

Pour approfondir ces divers éléments que j'aborde très rapidement, je vous invite à consulter le dossier du maître d'ouvrage qui est disponible à l'entrée, également les études qui sont mises en ligne sur le débat public, ainsi que la réunion thématique qui a eu lieu à Thionville justement sur les modes de déplacement où les différents acteurs des déplacements sont intervenus.

Le projet A31 bis a pour objectif de réduire la congestion sur l'A31, d'améliorer la sécurité des usagers et des agents et d'accompagner le développement économique en améliorant la desserte du territoire et les échanges entre les différentes agglomérations. Les principes qui ont guidé le projet qui constitue un itinéraire global de 115 km, qui dessert la Lorraine du Nord au Sud, a été en premier lieu d'élargir l'autoroute A31 à 2x3 voies lorsque c'est envisageable. Cela permet de limiter les impacts et de remettre à niveau du point de vue de l'environnement l'infrastructure actuelle. Cela passe par la mise en place de protections sonores, de l'amélioration de l'assainissement routier et le rétablissement des continuités écologiques. Lorsque cet élargissement n'est pas envisageable, à ce moment-là, il est envisagé la construction de nouveaux tronçons à 2x2 voies, tout en veillant évidemment à éviter au maximum des effets sur l'environnement, qu'ils soient humains, agricoles et naturels.

Dans sa partie sud, le projet prévoit la réalisation d'un barreau entre Gye et Dieulouard, qui permette d'améliorer les conditions de circulation de Toul à Nancy et dans la traversée de Nancy. Dans une volonté de transparence et pour que l'information soit la plus complète possible, toutes les variantes qui ont été proposées, soit par l'État, soit par les acteurs du territoire, sont portées au débat.

- La variante 1, qui part de Gye en tracé neuf pour rejoindre ensuite Dieulouard, à l'ouest de Toul.
- La variante 2, toujours de Gye, passe par l'ouest de Toul pour rejoindre Dieulouard, également en tracé neuf.
- La variante 3, toujours en partant de Gye, avec un aménagement sur place de l'A31, 2x3 voies jusqu'à l'ouest de Gondreville, ensuite en tracé neuf pour rejoindre Dieulouard.
- La variante 4, élargissement de l'A31, passage à proximité de ce que l'on appelle la Queue de chat, pour ensuite en tracé neuf rejoindre le secteur de Dieulouard.
- Et la variante 5, élargissement de l'A31 2x3 voies jusqu'à l'est de Gondreville, ensuite longer la RD 191, puis la D 611 jusqu'à Dieulouard.

Sur ces cinq variantes, une analyse a été menée sur plusieurs thématiques, notamment humain, environnemental, agricole. Celle-ci a mis en évidence que les variantes en tracé neuf sont plus contraignantes justement sur le milieu humain, le milieu agricole et le milieu naturel. À titre d'exemple, sur la variante 1, il y a l'enclavement de la commune de Chaudeney. Sur la variante 2, il y a une forte consommation d'espaces agricoles et le passage dans un site emblématique. C'est pour cette raison que l'État, suite à cette première analyse, privilégie des variantes en aménagement sur place, c'est-à-dire les variantes 3, 4 et 5.

Ce projet a un coût global estimé entre 1,1 et 1,4 milliard d'euros, avec pour enjeu fort une réalisation avant la saturation de l'autoroute. C'est pourquoi les modalités de financement restent à définir pour trouver le juste équilibre entre la contribution publique et la contribution de l'utilisateur, sachant que la puissance publique, pour réunir les montants nécessaires aux travaux, doit le faire progressivement sur ses dotations annuelles. Donc, bien évidemment, plus le montant est long, plus le délai de réalisation est long également. Un concessionnaire, lui, emprunte les montants nécessaires aux travaux, les réalise et ce sont ensuite les recettes de péage qui le remboursent.



Les effets que nous attendons de ce projet sont donc une amélioration des conditions de circulation sur l'ensemble de l'itinéraire, de Gye jusqu'à la frontière luxembourgeoise, avec une diminution de la congestion, une fiabilisation des temps de parcours. Pour rappel, la carte présentée précédemment des conditions de circulation sans le projet mettait en évidence, sur la plupart de l'itinéraire, des conditions dégradées, voire saturées. Avec la mise en service du projet, ces conditions deviennent fluides sur la plupart de l'itinéraire.

Les bénéfices que nous attendons du projet sont donc une fluidité des déplacements améliorée, donc avec des temps de parcours fiabilisés, un niveau de sécurité plus important, que ce soit pour les usagers et 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 qui s'inscrit 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 au cours de nos divers échanges et notamment de la réunion de ce soir. Sur la base de cette décision, le maître d'ouvrage poursuivra les études et les démarches de concertation et de consultation jusqu'à l'enquête publique du projet.

Je vous remercie pour votre attention.

Laurent PAVARD, membre de la Commission particulière du débat public

Merci M. LETROUBLON. Je pense que l'exposé qui vient d'être fait a peut-être éclairé la salle, mais n'a sûrement pas répondu à toutes les interrogations qui peuvent se poser. Ce que je vous propose, c'est d'ouvrir une première séquence de questions-réponses avec la salle. Nous y consacrerons une demi-heure à peu près de façon à ce que nous puissions compléter l'information par des informations sur les aspects environnementaux et humains qui vous seront présentés par M. MEUNIER et M. CHRÉTIEN et également une représentante de la Chambre d'agriculture et de la SAFER.

Quelques règles. Notre souci est d'assurer que chacun puisse s'exprimer. Nous vous demandons donc de rester concis dans les questions que vous posez. Essayez de respecter une minute pour poser une question. Vous pouvez soit poser une question soit exprimer un avis, mais essayez de rester concis, de ne pas tenir le micro trop longtemps. Essayez de respecter le délai d'une minute. Vous aurez un petit compteur qui s'affichera à l'écran lorsque vous aurez le micro, soit pour poser une question, soit pour donner un avis. Dans la salle, il y a des hôtes habillées en rouge – je pense qu'elles sont un peu partout dans la salle – qui vous apporteront le micro pour que vous puissiez vous faire entendre de l'ensemble de la salle.

Je vous donne la parole pour les premières questions de ce débat. La première question est toujours la plus difficile à poser. Madame ? Est-ce que vous pouvez vous présenter de façon à ce que nous puissions noter qui pose des questions ? Une précision que je n'ai pas donnée : nous avons un photographe qui fait des photos pour illustrer le débat. Si certains d'entre vous ne souhaitent pas apparaître sur le site, signalez-le, pour que nous n'utilisions pas vos photos.

Anne WALTHER, habitante de Villey-Saint-Etienne

Anne WALTHER de Villey-Saint-Étienne. Ce n'est pas tellement une question, c'est juste une remarque que je voudrais faire. Et cela tombe bien que ce soit en début de réunion. Je voudrais faire un petit retour en arrière. Je voudrais revenir en 1974 à la création du tronçon de l'A4 en Lorraine. Deux tracés à l'époque avaient été envisagés, l'un au nord reliant Reims à Metz, l'autre au sud qui liait Reims à Nancy, avec toujours cette même rivalité entre ces deux villes. Metz la voulait pour des considérations démographiques et Nancy pour un développement plus global. À l'époque, c'est le tracé qui passait par Metz qui a été retenu et nous connaissons le résultat : une autoroute sous-utilisée, des camions qui continuent à emprunter la RN gratuite et des effets bénéfiques supposés en haut lieu qui ne sont pas au rendez-vous.

À l'heure actuelle, et c'est suffisamment rare pour être souligné, les élus de Metz et les élus de Nancy sont d'accord et sont même pressés de voir la réalisation de ce projet d'A31 bis. Mais dans leurs discours, lorsqu'ils pensent au sillon lorrain, bien sûr pour eux c'est une mise à 2x3 voies. Cela leur convient au niveau de leur tracé. Cela nous conviendrait aussi. Mais pour nous, ce barreau, ces traits tracés sur une carte, ces 5 barreaux, quelle connaissance ont-ils du pays toulois ? Le Pays toulois, c'est vague pour les personnes des grandes métropoles lorraines. Jaillon, Bruley, Gondreville, Villey-Saint-Étienne, Fontenoy, Dommartin, Chaudeney. C'est tout juste des petits points sur une carte au milieu de la brousse. En 1974, le choix qui a été



fait était un mauvais choix. Heureusement pour nous, les acteurs de ce fiasco sont à la retraite. Alors, tirons une leçon des erreurs de vos aînés pour ne pas commettre les mêmes aujourd'hui. Aujourd'hui, nous sommes venus vous dire que le projet du barreau Gye – Dieulouard est un mauvais projet. Écoutez ce que les personnes de terrain ont à vous dire, les élus, les habitants. Il y a des alternatives possibles. Nous pouvons vivre à la campagne et avoir des idées, et même des bonnes. Apprenez des erreurs de vos prédécesseurs. On a le droit de se tromper, mais s'obstiner dans l'erreur, cela s'appelle de la bêtise. Alors, soyons intelligents ensemble.

(Applaudissements)

Laurent PAVARD, membre de la Commission particulière du débat public

Merci Madame. C'est une prise de position et non pas une question. Vous n'avez pas de question dans votre intervention. Je suppose que le maître d'ouvrage a entendu ce que vous avez dit. Ce sera bien entendu transcrit intégralement dans le compte-rendu de notre réunion de ce soir. Monsieur, au fond ? Est-ce une question ?

Jean CAUBET, habitant de Chaudeney-sur-Moselle

Jean CAUBET de Chaudeney-sur-Moselle. La question vient à la suite d'ailleurs de ce que Madame a dit. Pourquoi s'obstiner sur le barreau Gye – Dieulouard, alors que toutes les cartes qui nous sont montrées constatent que le trafic est fluide et restera fluide encore pendant de nombreuses années ? Or, lorsque nous regardons ce tracé, c'est une zone très chère, quel que soit le tracé, puisque vous avez à traverser la Moselle, un canal grand gabarit, suivant les endroits une voie ferrée, deux routes départementales au minimum. Dans certains tracés, vous en avez encore plus à faire. C'est un barreau très cher pour un trafic qui n'est pas bloquant actuellement et qui ne prévoit pas, tel que vous le montrez, un trafic exorbitant dans les années qui viennent. Puisque jusqu'à 2030, si j'ai bien vu sur les écrans, le tracé restait vert sur ce petit morceau-là.

Laurent PAVARD, membre de la Commission particulière du débat public

Merci Monsieur. Merci d'avoir respecté votre minute. C'est une question qui s'adresse directement à la DREAL, au maître d'ouvrage. Je reformule. En fait, quelle est la justification de ce tracé, pour faire court ? Quelles sont les considérations en matière de trafic qui justifient de créer ce barreau neuf ? M. MEUNIER ?

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL

Je ne sais pas si nous pouvons projeter à nouveau les conditions de circulation telles qu'elles sont représentées sans projet en 2030. Je crois qu'il y a une incompréhension. La partie qui est indiquée fluide est la partie entre Toul et Gondreville, sachant que, comme nous le mentionnions tout à l'heure, l'essentiel des trafics que nous constatons sur l'A31 sont des trafics locaux et que les trafics entre Toul et Nancy s'insèrent essentiellement après l'échangeur de Gondreville. Nous voyons bien, si nous regardons la situation entre Gondreville et Nancy, si nous nous projetons à l'horizon 2030, que les conditions de circulation sont qualifiées de dégradées. C'est bien un des objectifs, comme l'a mentionné Yann LETROUBLON dans sa présentation, en captant les trafics de transit, de soulager cet itinéraire et de lui permettre d'avoir, si nous réalisons le projet A31 bis, un niveau de circulation en 2030 qui serait inférieur au niveau de circulation actuel. Alors que sinon, la circulation entre Gondreville et Nancy continuera à se dégrader avec des circulations qui sont estimées en situation de référence de l'ordre de 70 000 véhicules par jour dans les hypothèses basses.

Jean CAUBET, habitant de Chaudeney-sur-Moselle

Je suis tout à fait d'accord. Mais alors, pourquoi aller jusqu'à Gye ? Commençons à Gondreville simplement.

Laurent PAVARD, membre de la Commission particulière du débat public



Bien. Voulez-vous répondre, M. MEUNIER ?

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL

Est-ce que l'on peut repasser la diapositive avec les tracés, s'il vous plaît ? Si nous revenons à la description du réseau, je dirais que la particularité au niveau de Toul est que globalement la section entre Toul et Nancy a la particularité de capter deux types de trafic, des trafics Est – Ouest et des trafics Nord – Sud. Nous nous retrouvons dans la partie entre Gye et Gondreville à avoir rapidement ce regroupement des trafics avec une proportion de poids lourds relativement importante. C'est pour cela qu'en termes de sécurité, avec la juxtaposition des usages entre trafics locaux et trafics de transit, pour assurer une meilleure fluidité, il nous paraît intéressant de pouvoir élargir la section entre Gye et Gondreville.

Laurent PAVARD, membre de la Commission particulière du débat public

Une autre question ? Des mains se lèvent un peu partout. Monsieur ?

Jean-Pierre ALBERT, habitant de Gondreville

M. ALBERT, Gondreville. Je voudrais savoir ce qui justifie la différence de densité de trafic entre Toul – Gondreville et Gondreville – Nancy. Parce que pour prendre l'autoroute, je ne vois pas de différence. Et vous n'avez pas l'air aisé pour justifier cela. Vous avez l'air bien emprunté pour justifier la différence de trafic entre les deux, soit parce que vous ne connaissez pas l'autoroute... Gondreville n'est pas une ville de 20 000 habitants, de 50 000 habitants. Il y a une petite zone, c'est vrai. Mais cela ne justifie pas un trafic de différence comme vous le mettez.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL

Plusieurs éléments de réponse à votre remarque. Un, il y a une représentation schématique des trafics, puisque sur cette zone nous avons plusieurs échangeurs. Cela veut dire qu'il n'y a pas que l'échangeur de Gondreville. Donc, plusieurs échangeurs se succèdent de façon assez dense en proximité de Toul et permettent globalement la desserte de l'agglomération du Toulousain et de ses environs. Dans notre présentation, Gondreville, en gros, cela représente une fois que les personnes, par l'ensemble de ces échangeurs, se sont insérées sur l'A31 pour rejoindre Nancy.

Après, sur les différences de trafic, aujourd'hui nous avons des comptes qui reflètent tout à fait cet état de fait. C'est-à-dire que nous avons plus de trafic, comme c'est présenté dans le dossier, en termes de bassin de vie, nous voyons qu'il y a une très forte interaction entre le bassin de vie du Toulousain et le bassin de vie de la CUGN (Communauté urbaine du grand Nancy). Donc, de forts échanges locaux pour un certain nombre de motifs de déplacement, qu'ils puissent être de travail, de loisirs, de santé ou autres. Et donc, nous retrouvons essentiellement ces trafics locaux après ces échangeurs qui permettent de desservir l'agglomération toulousaine, donc globalement à l'est de Gondreville. C'est pour cela que nous avons une différence de niveau de charge de l'infrastructure entre l'est de ces échangeurs par rapport à Gondreville et la partie ouest où les trafics locaux diffusent vers l'agglomération du Toulousain et il reste essentiellement les trafics en transit. Soit Nord – Sud, qui partent vers Gye, Dijon, soit Est – Ouest, qui continuent ensuite sur la RN 4.

Laurent PAVARD, membre de la Commission particulière du débat public

Bien. Des mains se lèvent un peu partout. Monsieur ?

André MAGNIER, maire de Fontenoy-sur-Moselle

André MAGNIER, maire de Fontenoy-sur-Moselle. J'avais une question concernant le report de trafic. Nous imaginons qu'en créant ce barreau-là, tout devient fluide sur l'autoroute actuelle. Mais quel est le report de trafic surtout si vous mettez un



péage sur une partie du tracé du barreau ? Pensez-vous qu'il y aura vraiment un gros report de trafic qui fluidifiera tout le reste ? Je n'en suis pas convaincu.

Laurent PAVARD, membre de la Commission particulière du débat public

C'est une question qui est fréquemment posée. Je pense que vous avez sûrement des éléments de réponse à donner. Avez-vous chiffré l'effet de fuite du péage et quel est-il ?

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL

Dans le dossier disponible sur internet, vous avez notamment l'étude de trafic qui vous précise exactement toutes les simulations qui sont faites, où les circulations se feront à l'horizon 2030 en prenant en compte l'impact du péage, puisque les modélisations sont faites selon des systèmes qui intègrent l'impact du péage sur les choix d'itinéraire par les usagers. Ce que nous constatons, c'est que sur le barreau Gye – Dieulouard nous captions notamment une grande partie du trafic de transit, ce qui permet de capter à peu près 16 000 véhicules/jour, ce qui permet de garder un niveau de trafic légèrement inférieur ou de l'ordre de grandeur du trafic actuel entre Toul et Nancy. Alors que sinon ce trafic serait forcément en augmentation en proportion correspondante.

Sur l'attractivité par rapport au péage, notamment par rapport au trafic poids lourds, vous trouverez sur le site internet...

[Interventions hors micro]

Laurent PAVARD, membre de la Commission particulière du débat public

S'il vous plait.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL

Je vous réponds. Vous trouverez des éléments détaillés écrits. Comme cela a été précisé, dans les études de trafic, nous prenons en compte le comportement des usagers, notamment des poids lourds. Et donc, ces usagers ont un arbitrage selon un principe « coûtant ». Chacun détermine ses itinéraires en fonction d'un arbitrage qui fait entre le coût que représente l'usage d'un itinéraire et le temps gagné ou perdu en utilisant cet itinéraire. Vous retrouverez dans les études de trafic ces éléments de « coûtant ». Que constatons-nous ? C'est que pour le trafic poids lourds notamment, la valeur moyenne du temps qui est retenu suite à différentes études et analyses est de l'ordre de 45 euros par heure pour les poids lourds. Cette réalité, puisqu'on nous a posé un certain nombre de questions aussi, qu'est-ce que cela reflète ? Pour les poids lourds, le coût du transport routier se décompose en deux facteurs : un coût kilométrique – derrière nous retrouvons le carburant, les péages, les frais d'entretien et de maintenance du véhicule – et un coût horaire d'usage du véhicule qui inclut des coûts salariaux, mais aussi des coûts d'amortissement du véhicule, des frais structures, des coûts d'immobilisation de la marchandise.

[Interventions hors micro]

Laurent PAVARD, membre de la Commission particulière du débat public

S'il vous plait. Respectez les orateurs. S'ils ne peuvent pas exprimer leurs positions, nous ne pourrions pas avoir de débat. Donc, essayez d'écouter ce que dit M. MEUNIER. Vous pourrez reposer des questions derrière, mais écoutez-le, s'il vous plait.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL

Nous vous projetons une courbe qui vous montre justement quels sont les coûts horaires par pays.



[Interventions hors micro : « On s'en fout ! »]

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL

Non, justement. Vous nous demandez pourquoi les véhicules l'utiliseront. Ils ont un coût horaire. Et nous voyons que ce coût horaire fluctue bien sûr en fonction des nationalités, mais globalement il est compris au-delà de 20 euros jusqu'à 40 euros. À ce coût d'ajoute le coût d'immobilisation de la marchandise. Avec bien évidemment une valeur qui est associée à la nature des marchandises qui sont transportées, puisque ces marchandises sont immobilisées. Nous constatons notamment, si nous prenons des marchandises à forte valeur ajoutée qui sont globalement les marchandises que nous retrouvons en trafic routier, que le coût d'immobilisation est de l'ordre de 60 centimes d'euros par tonne et par heure. Si nous prenons en gros un camion de 38 tonnes, cela peut représenter de l'ordre de 22 euros de l'heure pour ce type de marchandises.

Si nous regardons justement les différents tracés, nous avons trois alternatives : le barreau Gye – Dieulouard à péage, tel qu'il est proposé dans le projet ; l'itinéraire via Nancy ; ou même, puisque certains l'ont évoqué, la RD 611. Nous constatons que dans le cas de l'itinéraire A31 bis, nous aurons un péage de l'ordre de 10 euros. Alors que, par contre, il représente environ 15 km de moins que l'itinéraire via Nancy, 9 km de moins que la RD 611. Et il représente également un temps de parcours qui sera plus court de l'ordre de 10 minutes par rapport au trajet via Nancy. Lorsque nous prenons en compte ces paramètres, lorsque nous voyons bien le coût d'usage du temps représenté par cette immobilisation de la marchandise, par le coût d'usage du véhicule, que nous prenons en compte l'avantage compétitif de l'itinéraire qui est plus court et qui permet des gains de temps, ces gains sont supérieurs à la valeur du péage, si bien que nous constatons qu'à peu près plus de 90 % des usagers poids lourds utiliseront ce barreau, quelle que soit leur nationalité.

[Interventions hors micro]

Laurent PAVARD, membre de la Commission particulière du débat public

S'il vous plaît ! Nous prenons une nouvelle question. Essayez de respecter ceux qui vous répondent. Ils sont là pour essayer de vous éclairer. Monsieur, là-haut ?

M. WALTHER, habitant de Villey-Saint-Etienne

Bonsoir. M. WALTHER, Villey-Saint-Étienne. Je vous ai entendu dire tout à l'heure qu'à l'horizon 2030, il fallait tout faire pour que le trafic soit plus fluide que maintenant. C'est bien ce que j'ai compris. J'ai lu avec beaucoup d'intérêt votre rapport de trafic disponible sur le site et je me rends compte d'une chose, c'est que rien ne sera fait entre le futur échangeur dit de Gondreville à Nancy et sa bretelle qui monte sur Metz, d'ici 2030. Vous avez répondu à un internaute il y a peu de temps sur le site, en lui précisant qu'un trafic de 55 000 véhicules/jour était proche de la circulation entre Metz et Nancy aujourd'hui, ce qui provoque une grande instabilité et une grande sensibilité et qui justifie un aménagement à 3 voies. Or, sans aménager entre l'échangeur de Gondreville, l'échangeur de Nancy et au droit de Nancy, nous arrivons en 2030 à des trafics à l'arrivée de l'échangeur de Nancy, qui vont osciller d'après vos études, basses et hautes, entre 58 300 et 62 500 véhicules. À la traversée de Nancy, une circulation qui oscillera entre 55 000 et 62 000 véhicules, toujours sans aménagement. Je précise que ces comptages sont faits avec votre hypothèse d'interdiction de trafic sur ce sillon. Tout cela toujours sur 2 voies.

Donc, je me demande comment vous pensez désengorger Nancy et cette portion d'autoroute qui restera à 2x2 voies dans un état pitoyable. Nous allons arriver sur un échangeur qui date de 1973, qui ne tient pas compte non plus du flux qui arrive massivement de l'A4 et de l'A330 et qui continuera à engorger Nancy. Vous refusez de mettre à 2x3 voies jusqu'à Nancy, de modifier l'échangeur de Nancy au prétexte que la carrière poserait un gros problème d'élargissement sur une voie, que l'échangeur sera compliqué à faire. Je me demande si vous faites confiance aux ingénieurs de maintenant. C'est la première chose.

L'autre chose, c'est le bruit et la nuisance au droit de Nancy. Concernant notamment le bruit – c'est ce que vous citez dans les études – d'une valeur qui approche 60 décibels au droit de Nancy sur une portion qui longe de 300 m des bureaux, ce qui



pose problème. Alors que nos amis de Dommartin, qui sont riverains de Dommartin, ont participé il y a peu de temps à une réunion sur un mur antibruit où un technicien de la DREAL présent leur signifiait qu'il y a certes 70 décibels mais qu'ils avaient construit leur maison après l'autoroute, et que c'était « tant pis » pour eux. Je voudrais savoir ce que va devenir le tronçon autoroutier, qui restera à 2 voies dans l'état, de l'échangeur de Nancy qui restera dans l'état, du contournement de Nancy qui restera dans l'état, qui donne des chiffres bien supérieurs aux 55 000 véhicules que vous jugez déjà dangereux, sensibles, et qui nécessite un aménagement à 3 voies.

Laurent PAVARD, membre de la Commission particulière du débat public

Question propre au secteur de Nancy. Est-ce que nous pouvons repasser la diapositive avec les tracés autour de Nancy, s'il vous plaît ?

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL

Ce qui est précisé dans le dossier, c'est qu'au vu des prévisions de trafic entre Toul et Nancy, à l'horizon 2030, le trafic est qualifié de dense entre Toul et Nancy. En effet, nous avons un trafic supérieur à 50 000 véhicules/jour en hypothèse basse. Et à ce stade, *a priori*, il ne justifie pas d'élargissement à 2x3 voies.

S'agissant du traitement du bruit, un certain nombre de protections ont été faites – vous l'avez dit vous-mêmes – sur la zone de Dommartin. En effet, les obligations du maître d'ouvrage sont de protéger les riverains qui ont construit avant la construction de l'autoroute, sachant que lorsque les infrastructures sont existantes, les obligations de protection relèvent de l'aménageur qui doit prendre en compte l'infrastructure.

Ensuite, sur l'agglomération de Nancy, il y a en effet une conjonction de trafics. Nous mentionnions tout à l'heure une croisée. Il y a des trafics Nord – Sud auxquels le projet A31 bis cherche à apporter une solution. Il y a de trafics également Est – Ouest. Et puis tous les trafics liés aux échanges locaux autour de l'agglomération nancéienne. Le projet A31 bis ne répond pas à tous les enjeux de déplacement sur l'agglomération nancéienne. Vous avez évoqué l'A33. En effet, en tant que tel, le projet est neutre sur la situation au niveau de l'A33. Et l'État a indiqué qu'il était disponible, si la Communauté urbaine du grand Nancy le souhaitait, à travailler sur des solutions sur la mobilité sur l'agglomération nancéienne, qui vont au-delà de la réalisation de ce projet.

Laurent PAVARD, membre de la Commission particulière du débat public

Bien. Donc, le sujet peut être évoqué, mais dans un autre cadre. Nous donnons la parole à la gauche de la salle.

Stéphane NAUDÉ, agriculteur

Bonsoir. Stéphane NAUDÉ. J'habite Avrainville. Je suis paysan bio sur Royaumeix. Il y a 15 ans, votre histoire était déjà exactement la même. Avec d'autres personnes peut-être. Mais nous avons l'impression de vivre un autre âge. Je pensais, peut-être naïvement, que les choses évoluaient en termes d'environnement. Je vous dis à tous que dans six mois en France se tient tout de même un événement majeur pour le réchauffement de la planète. Et vous arrivez en 2015, six mois avant, à nous proposer une autoroute. Je pensais que les élus avaient un peu évolué, un peu rajeuni et qu'ils nous proposeraient des alternatives de ferroutage, de train. Pourquoi n'y aurait-il pas une liaison entre Toul et Nancy par train rapide ? Pourquoi le ferroutage est-il au point mort ? Le transport routier, vous en parlez. Le transport routier, aujourd'hui, c'est les pays de l'Est. C'est une réalité, regardez-la. Ce barreau que vous voulez nous mettre va « bouffer » de la terre agricole, notre bien le plus précieux. Demain, nous en aurons besoin. Nous aurons besoin d'eau. Que ferez-vous pour donner des terres agricoles à ceux à qui vous allez les enlever ? Il n'y a plus un m² de terre disponible. Comment pouvez-vous, en 2015, encore geler de la terre ? Nous perdons un département tous les 7 ans. Vous êtes d'un autre âge. Votre projet, nous n'en voulons pas ! Et j'aimerais bien que les élus ici se positionnent clairement. La route, il y en a trop ! Vous n'arrivez déjà pas à entretenir l'existant. Vous laissez pourrir une situation pour justement être obligés de la concéder. Les autoroutes ont été données aux privés et aujourd'hui, l'État ne touche plus rien. Impossible de revenir en arrière. Nous l'avons vu il y a quelques mois.



Nous sommes des professionnels. Nous sommes dans l'économie de tous les jours. Sur la ferme, nous avons créé presque 10 emplois en 10 ans. Ce n'est pas ce barreau qui nous fera créer de l'activité. Nous le voyons autour, nous avons pris 650 000 chômeurs depuis 3 ans. Ce n'est pas parce que nous ferons travailler des boîtes de travaux publics pendant 2 ans que cela réglera le problème. Parce que ceux qui emprunteront cette autoroute, ce sont des personnes qui viendront d'Espagne pour aller dans le Nord pour livrer des tomates de merde. Voilà ce qu'il y aura. Merci.

(Applaudissements)

Laurent PAVARD, membre de la Commission particulière du débat public

Bien. Vous avez posé une question sur les différentes solutions modales de transport. Je vous rappelle d'abord qu'un atelier sera consacré à ce sujet le 11 juin. Si vous êtes intéressés, vous pouvez vous inscrire et y participer. Ceci dit, je demande à M. MEUNIER de vous apporter maintenant des éléments de réponse sur les questions modales qui ont été étudiées. Je voudrais dire aussi que vous me fournissez l'occasion d'aborder la deuxième phase de notre soirée, c'est-à-dire l'exposé des enjeux environnementaux, parce qu'il était prévu d'en parler ce soir. Je pense que c'est vraiment le moment de donner la parole à ceux qui sont venus là pour vous évoquer ces questions, que ce soit du point de vue agricole puisque vous avez soulevé le problème, mais également de l'environnement. M. MEUNIER, M. LETROUBLON, sur les aspects modaux ?

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL

Comme il a été indiqué en introduction, par rapport à la thématique du jour, nous avons fait une présentation simplifiée, ce qui ne nous a pas permis de développer un certain nombre de points. Si vous vous référez au dossier du maître d'ouvrage, si vous vous référez au site, vous verrez un certain nombre d'études qui ont porté justement sur les perspectives offertes par les autres modes pour capter les besoins de déplacement qui existent aujourd'hui dans le sillon lorrain. Et donc, ont été étudiés les différents aspects que vous évoquez.

Sur le train ont été prises en compte les perspectives d'augmentation de la capacité liée au déploiement du cadencement ferroviaire et son attractivité. Sur le ferroutage ont été prises en compte les perspectives de développement de l'autoroute ferroviaire entre Bettembourg et Perpignan. Maintenant, il convient de rapporter les choses à leur juste mesure, au sens où nous constatons que ces modes ne permettent pas de répondre à l'ensemble des besoins de déplacement. Pour citer rapidement quelques ordres de grandeur, sans vouloir résumer toutes ces études, l'A31, aujourd'hui, c'est de l'ordre de 500 000 usagers par jour. Le TER, sur l'ensemble de la Lorraine, pas uniquement le sillon, c'est 65 000 voyages par jour. Le ferroutage, c'est 56 000 poids lourds par an. 56 000 poids lourds par an, c'est à peu près 10 jours de trafic de transit sur l'A31. Nous voyons que ces modes sont encouragés. Je rappelle que l'État participe aux côtés des acteurs porteurs de ces modes à leur financement. L'État a investi et continuera à investir sur le traitement des nœuds ferroviaires, afin de permettre l'augmentation de l'offre aussi bien fret que voyageurs. L'État a accompagné les investissements sur les plates-formes multimodales, c'est-à-dire les plates-formes fluviales, fer, les ports sur Frouard, Metz et Thionville. L'État a investi sur ces modes. Maintenant, force est de constater que même avec des perspectives de développement volontaristes, ces modes ne permettent pas de répondre à l'ensemble des déplacements.

Sur la question du prélèvement agricole, comme l'a mentionné M. PAVARD, je crois que la SAFER interviendra, ce qui permettra de donner des éléments d'ordre de grandeur sur les prélèvements agricoles et ce qui a été fait pour identifier des terres qui pourraient permettre de compenser ces prélèvements.

Laurent PAVARD, membre de la Commission particulière du débat public

Nous prenons une dernière question. Monsieur ?

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



Jean-Pierre COUTEAU, maire de Villey-Saint-Étienne. Je serai le porte-voix des élus qui se sont réunis il y a 8 jours, les élus de la Communauté de communes du Toulois et de la Communauté de communes de Hazelle-en-Haye qui sont directement concernées, non pas que les autres ne le soient pas, par l'impact du barreau Toul – Dieulouard. Je fais peut-être très rapidement un point. Nous sommes dans une semaine dédiée au développement durable et comme cela a été déjà à plusieurs reprises, la France est pays leader dans le monde – et nous nous en félicitons tous – pour amener tous les autres pays dans une conférence qui discutera de l'environnement et du climat.

Il y a aussi le SCoT, un beau projet. Cela fait presque consensus dans notre région. Pour le SCoT, il y a aujourd'hui de nombreux débats pour préserver les terres agricoles, pour préserver les trames vertes et bleues. Ce sont de très beaux objectifs et tous les élus « s'y collent », si vous me permettez l'expression. Le pays Terres de Lorraine vient d'avoir le label TEPOS, c'est-à-dire entre dans une réflexion et des actions pour la transition énergétique. Il y a les boucles de la Moselle, un schéma départemental et régional. Nous essayons de développer l'économie. Nous avons peu parlé de développement économique mais ce n'est pas le thème aujourd'hui. Néanmoins, nous recherchons des sources de développement économique, y compris au travers du tourisme. Et que vendons-nous à nos voisins ? Nous vendons des paysages, de la nature. Dans nos deux communautés de communes, la CCT et la CCHH – parce que le patrimoine que nous laisserons demain, nous le laisserons à nos enfants, nous sommes tous responsables –, nous menons des actions, y compris nos concitoyens. Au début, ils ont eu un peu de mal. Nous leur demandons de faire des gestes citoyens par rapport aux déchets et à l'environnement. Nous essayons de lancer des syndicats pour préserver les nappes phréatiques sur le plateau de Haye et dans la vallée de la Moselle car l'eau est effectivement le gros problème de demain, nous le savons bien, et peut-être même chez nous. Nous essayons dans les animations nature de faire en sorte que les jeunes gens soient sensibilisés à tout ce qui touche l'environnement.

En contrepoids, vous avez fait une énumération – je vous en remercie – sur le report de transport modal. J'allais le dire, lorsque nous lisons votre dossier, que la question n'est pas de savoir si nous faisons un peu plus que la moyenne nationale. Heureusement, nous avons des infrastructures dédiées plus importantes. Ce qui est important de savoir aujourd'hui, pour demain, c'est comment, avec un peu plus de volontarisme, parfois de courage politique, je vous l'accorde, nous pouvons développer de manière importante ce report. Vous avez parlé de l'autoroute ferroviaire. Ce n'est pas de 4 à 6 qu'il faut passer. Il faut envisager plus. Elle existe. C'est donc un avantage. Ce qui est en cause, c'est quelles sont les mesures que nous pourrions mettre en place demain. D'une part les mesures dissuasives sur le transport routier et surtout sur le transit international pour lequel nous n'avons aucun retour de développement économique, et d'autre part des mesures incitatives pour développer les reports modaux sur d'autres types de transport.

Malheureusement, dans notre secteur, qu'est-ce qu'il y a ? Moi, je suis de Villey-Saint-Étienne, je connais bien la question de Kimberly-Clark. Une voie ferrée subventionnée par les impôts. Aujourd'hui, il n'y a plus de trains dessus. La SNCF a dit : « Terminée, la politique des wagons isolés ». J'en profite pour faire une parenthèse. En Allemagne, on augmente de 30 % le trafic et le fret ferroviaire, parce qu'eux pratiquent cette méthode-là. Nous pouvons être en capacité de faire au moins aussi bien qu'eux.

La gare de Vandières, c'est un autre débat, mais pour autant elle devait libérer, peut-être avec la gare de Louvigny, un trafic plus important pour le fret. Quid ?

L'écotaxe, vous en avez beaucoup entendu parler. Beaucoup d'élus sont ici, y compris des parlementaires, la demandent pour notre région, la future grande région ALCA... nous sommes tous des pays frontaliers. Nous devons mener ensemble cette réflexion. Et pourquoi ne pas mettre en place une écotaxe pour dissuader le transit international ?

(Applaudissements)

Vous avez parlé du fret fluvial, si vous m'accordez encore juste quelques instants, M. le Président. Merci. Le fret fluvial. Cela fait 25 ans, voire plus, que j'entends parler de ce transport fluvial. Dans les choix qui ont été faits et que nous respectons, puisque nous sommes bien sûr républicains, pour autant nous avons espéré que cette liaison Saône – Moselle puisse voir le jour. Là, c'est reporté après 2050. Cela fait partie des choix politiques. Ils sont pris à notre niveau et nous les respectons. Mais nous pouvions espérer... il n'y a que comme cela que nous pourrions développer. Aujourd'hui, vous le savez bien, nous sommes dans un cul-de-sac. Si nous voulons développer ce fret fluvial, cela passe effectivement par cette liaison Saône – Moselle. Le constat que nous partageons ensemble est une forme de congestion du trafic entre Toul et Nancy, entre autres, pour notre secteur.



Par contre, dans l'analyse, j'apporterai un bémol. Si vous prenez l'autoroute entre 7 h et 8 h – je pense que vous le faites – pourquoi y a-t-il cette congestion ? C'est une heure de pointe, double trafic certes, mais ce n'est pas le nombre de véhicules qu'il faut regarder, c'est le dysfonctionnement qui est lié au transit international. Le nombre de camions de transit international génère tous ces dysfonctionnements. Mon propos n'est pas de condamner ce commerce ou ces échanges, il est simplement de bien analyser l'origine et les causes du dysfonctionnement. Si nous avons le courage d'un report modal, ne serait-ce que 50 % de ce trafic, ne serait-ce que si nous regardons bien à ce que ces camions ne doublent pas, alors qu'ils n'ont pas le droit de doubler, qu'ils respectent les possibilités de sortie, je peux vous dire que même à court terme nous pouvons déjà améliorer ce dysfonctionnement. Je ne parle pas si nous mettons à 2x3 voies. Souvent, nous entendons : « Partout ailleurs, ils sont d'accord. » Mais évidemment qu'ils sont d'accord. Vous mettez à 2x3 voies l'A31 partout, d'accord. Faites-le entre Toul et Nancy.

(Applaudissements)

Laurent PAVARD, membre de la Commission particulière du débat public

Je vous demanderai de conclure, M. le Maire.

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

Si vous voulez, M. le Président, je vais lire la motion de tous les élus.

« La proposition de création du barreau Toul – Dieulouard, proposée par le maître d'ouvrage souffre d'un déficit d'information pour mesurer l'impact d'un tel projet. D'une part, le coût du barreau n'est pas précisé et aucune alternative n'a été proposée et chiffrée. Mise à 2x3 voies entre Nancy et Toul, je l'ai évoqué, aménagement de la RD 611. Comment affirmer le report attendu sur un barreau concédé à l'heure où les entreprises et les ménages optimisent chaque jour leur budget ? » Nous avons une petite divergence sur ce que vous nous aviez proposé comme réponse.

« Par ailleurs, le projet proposé par le maître d'ouvrage semble impliquer de lourdes contraintes techniques aux impacts conséquents et nous nous permettons de dire inacceptables, y compris sur les infrastructures existantes sans que nous n'en connaissions le détail. » Je ne vous dis pas le report d'un barreau autoroutier à péage sur la RD qui n'aurait connu aucune amélioration.

« Par conséquent, au regard du coût élevé du projet A31 bis, du modèle économique et écologique qui va devoir réinterroger les modes de transports, les élus du Toulinois proposent que l'enveloppe dédiée au projet A31 bis puisse être mobilisée prioritairement pour envisager des aménagements sur l'infrastructure existante, des solutions routières alternatives et des reports modaux vers le fer et le fluvial. Il ne s'agit pas de priver l'A31 des investissements nécessaires à la sécurisation et la fluidité du trafic, mais de mobiliser ces fonds pour organiser de manière plus vertueuse, les déplacements sur le sillon lorrain. »

Je me permets une dernière parenthèse. Nous avons peur de la triple peine. Avec nos impôts, en partie payer l'investissement de ce barreau, avec la subvention d'équilibre, redonner de l'argent à la société autoroutière qui aurait la concession, et la troisième peine serait évidemment toutes les nuisances pour les populations et notre environnement.

Et la conclusion, si vous le permettez. Un moratoire est donc demandé pour explorer des pistes alternatives au tout routier. Les élus du Toulinois rédigeront prochainement un cahier d'acteurs pour que leur position puisse être versée dans les conclusions du débat public. Je vous remercie, M. le Président.

(Applaudissements)

Laurent PAVARD, membre de la Commission particulière du débat public

M. le Maire, merci. Je note que vous nous transmettez votre motion dans le cadre d'un cahier d'acteur qui sera versé au débat. Merci beaucoup. Je passe la parole à ma collègue, Christine JEAN, qui engagera la deuxième partie de notre soirée,



avec quelques exposés justement sur les aspects environnementaux qui ont été évoqués à plusieurs reprises depuis tout à l'heure.

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public

Juste avant, j'ai vu un Monsieur devant qui demandait la parole. C'était vous. Donc, une dernière question. Merci d'être court, si vous le pouvez.

Dominique POTIER, député de la 5^e circonscription de Meurthe-et-Moselle

Je me situerai en complément de ce que vient d'exprimer, au nom des élus du Toulouais, Jean-Pierre COUTEAU, avec trois questions qui seraient utiles dans ce temps de réflexion complémentaire qui est demandé. C'est celui du potentiel offert par des régulations fiscales à l'échelle européenne, tant sur les carburants que sur les tarifs péages, etc. Nous voyons que l'Allemagne est en train de bouger sur ces sujets. Il y a une nouvelle donne en Allemagne. Est-ce que des régulations européennes sont attendues et apporteraient des réponses en termes d'orientation des trafics et d'équilibre des trafics ?

Deuxième sujet. 1,4 million. Vous nous avez répondu à Nancy sur l'investissement Moselle – Saône et sur le fer, en disant que nous étions sur des enveloppes tout à fait disproportionnées. J'aimerais, je crois dans le sens de ce qu'a demandé Jean-Pierre COUTEAU à l'instant, que nous étudions des capacités à sortir des heures de pointe par des transports collectifs performants et innovants, notamment sur l'intermétropolitain et le métropolitain nancéien.

Troisième question. Si les élargissements sur site étaient privilégiés, sommes-nous allés au bout de l'étude de solutions sans nuisances pour nos voisins et amis nancéiens, qui permettent d'utiliser l'infrastructure existante ? Il ne s'agit pas de reporter sur eux un trafic qui monterait inéluctablement. Il s'agit d'éviter ici, mais aussi aux alentours de Nancy, les nuisances pour les populations en matière de paysage, mais surtout de santé publique.

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public

Merci. Peut-être la DREAL peut-elle répondre à la dernière interrogation qui s'adresse à elle sur la possibilité d'élargir sur site.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL

D'abord, je rappellerai que la prise en compte des autres modes a été faite dans le dossier. Je répète qu'il y a en ligne plusieurs études. Une étude porte sur le potentiel de demandes de déplacement ferroviaire, pour répondre à votre question, qui développe notamment des hypothèses de développement de cette demande volontariste. Et malgré le développement de ces hypothèses, nous constatons que cela ne suffit pas à soulager de façon significative le réseau. Tout à l'heure, il a été dit : « Ce n'est pas la question de faire passer le feroutage de 4 à 6 ». Je me permettrai simplement de citer le responsable de SNCF Réseau, qui est venu faire une présentation à la réunion de Thionville et qui a clairement exprimé que le passage à 10 voyages par jour, par exemple, était aujourd'hui totalement inenvisageable. Le constat est qu'il n'y a pas la possibilité de le faire. Vous retrouverez les éléments sur le développement des autres modes dans le dossier. Ils sont faits. Les potentiels ont été évalués. Le potentiel de report, même si Saône – Moselle avait été fait, a également été regardé. Il n'a pas été mis dans le dossier, puisque le projet a été reporté, mais il avait été regardé et évalué. Il ne permet pas non plus de soulager dans une mesure suffisante les déplacements. Ensuite, juste un dernier élément : l'essentiel des déplacements dans ce sillon reste tout de même des déplacements locaux.

Sur les possibilités d'élargissement vers Nancy, aujourd'hui, il y a des difficultés d'élargissement qui sont très clairement identifiées. La première dès que nous arrivons au niveau de l'échangeur origine. Ensuite, des difficultés d'élargissement, vu la topographie lorsque nous arrivons au boulevard de la République à Maxéville. Donc, des difficultés, voire des impossibilités d'élargissement à cet endroit, vu la présence d'un milieu dense en termes d'habitat en contrebas et de la topographie d'un autre côté. Aujourd'hui, l'élargissement via Nancy n'apparaît pas envisageable.



Ensuite, il ne faudrait pas non plus minimiser les impacts environnementaux, puisque si nous élargissons jusqu'à Nancy, il faudrait aussi élargir en passant au niveau de la forêt de Haye. Donc, il y a un certain nombre d'impacts. Ce n'est pas parce que les possibilités sont inscrites que cela veut dire qu'il n'y a pas d'impacts. Nous précisons simplement qu'il y a des impacts, de la même façon que lorsque nous précisons les impacts de nos tracés, ce n'est pas parce que nous avons identifié des enjeux qu'il y a forcément un impact. Et ce n'est pas parce qu'un tracé est prévu qu'il n'y a pas d'impacts. Il y a bien des impacts, si nous élargissons en allant vers l'agglomération nancéienne.

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public

Merci. Je pense que vous avez répondu en tout cas aux questions qui vous étaient adressées. Après, que vous ne soyez pas satisfaits par les réponses, c'est autre chose, mais en tout cas c'est la réponse que vous avez apportée sur l'offre de transport. À ce sujet, j'en profite pour vous dire, à ceux qui ont accès à internet, de ne pas hésiter, pour les plus courageux, à aller lire l'étude de trafic. Elle est un peu technique, mais essayez tout de même. Et ensuite, je vous conseille quelque chose qui est plus abordable. Une réunion a effectivement eu lieu sur ce thème à Thionville. Et il y a le *verbatim*, c'est-à-dire le compte-rendu extrêmement précis de tout ce qui s'est dit à ce moment-là, avec les différents intervenants de la SNCF, de VNF. Il y a également des diaporamas qui seront prochainement sur le site – la CPDP relit avant de mettre en ligne. C'est très accessible et cela donne un certain nombre d'éléments.

Maintenant, nous passons à la deuxième phase des interventions. Comme cela a été dit à de nombreuses reprises, un aménagement comme celui-là a forcément des impacts sur l'environnement. Il nous semblait donc important de faire une réunion thématique sur ce sujet. Dans un premier temps, la DREAL Lorraine, en la personne de Luc CHRÉTIEN et de Sophie NOIRET, présentera les enjeux, en faisant un focus sur ce thème à partir des différentes études qui ont déjà été menées. Ensuite, il y aura une intervention de M. Jean-Pierre SCHMITT, directeur d'Air Lorraine. Ensuite, une intervention de Jean-Pierre DECLoux, directeur du bureau d'études GEREEA, sur la question de la ressource en eau. Enfin, une prise de parole à deux voix sur les questions agricoles de M. Raymond MULLER, directeur de la SAFER Lorraine et d'Anne-Lise LOUYOT, chargée de mission développement local de la Chambre d'agriculture de Meurthe-et-Moselle.

Je remercie la DREAL de faire son intervention.

Luc CHRÉTIEN, chef de la division environnement CEREMA

Je vous présente donc succinctement les études environnementales réalisées dans le cadre du projet jusqu'à présent. Ceci nous permettra d'examiner les principaux enjeux qui sont à l'œuvre sur ce projet et nous aborderons rapidement la méthode de synthèse de ces différents enjeux qui sont nombreux sur ce territoire.

Tout d'abord, les études environnementales. Un certain nombre d'études ont été conduites et sont à ce jour finalisées et accessibles sur le site du débat public. Je citerai l'étude initiale de l'environnement qui est une étude un peu globale des enjeux environnementaux, conduite par un certain nombre de bureaux d'études spécialisés en matière d'eau, en matière de biodiversité et sous la houlette d'un bureau d'études généraliste, Iris Conseil. Une étude détaillée et très importante que vous pouvez donc consulter. Nous pouvons ajouter à cette étude des études acoustiques, paysagères Air et Santé et un bilan carbone prévisionnel réalisé par le CEREMA, qui sont également accessibles sur le site du maître d'ouvrage et qui donnent finalement un état des lieux assez détaillé de la situation actuelle, ce qui nous permettra d'évaluer ces enjeux.

Sur quelles thématiques travaillons-nous ? Nous sommes en fait sur toutes les thématiques environnementales, aussi bien en ce qui concerne le milieu physique, le milieu humain que le milieu naturel. Et sur toutes ces thématiques, sans rentrer dans le détail, il y a deux phases principales : une phase bibliographique, qui est une phase de collecte des informations déjà disponibles, donc appliquées à l'ensemble des thématiques et une campagne de terrain effectuée sur 5 thématiques particulières, sur les eaux superficielles et souterraines, sur le bruit, sur la qualité de l'air, le paysage et sur les milieux naturels. Sur ces 5 thématiques, nous avons fait des relevés, essentiellement au cours des années 2013 et 2014. Des relevés de la qualité de l'air, des mesures de bruit, des inventaires de faune, de flore, de milieu naturel et de continuité écologique. Nous y reviendrons par la suite.



Quels enjeux environnementaux ont été identifiés à la suite de ce travail ? Les enjeux sont évidemment très nombreux. Je les illustrerai par quelques exemples. Les cartes sont peut-être un peu difficiles à lire, mais vous les trouverez sur les études détaillées. Sur le milieu physique par exemple, nous identifions les zones inondables, la zone inondable de la vallée de la Moselle, par exemple. Les périmètres de captage, bien sûr, qui représentent des enjeux tout à fait importants comme le périmètre de captage de Loisy, par exemple. En ce qui concerne le milieu humain, vous avez ici un petit zoom sur Terville et Florange dans le nord du fuseau, où nous pouvons identifier par exemple des enjeux liés au patrimoine. Comme le parc du Château de Bettanges que nous voyons ici, qui est un site classé, avec son périmètre de protection. Ou le zonage archéologique voisin, également sur Florange, qui demande des précautions particulières en matière de préservation des ressources archéologiques. Enfin, dernier exemple, plus près d'ici, du côté de Bois-le-Comte, sur des enjeux liés au milieu naturel particulièrement importants, où les études permettent d'identifier par exemple de grands ensembles naturels, qui sont des milieux d'exception. Nous les identifions ici par ces petites pastilles. Et également des secteurs à très forts enjeux de biodiversité, liés par exemple à des habitats naturels ou des espèces particulièrement menacées ou nécessitant une protection particulière. Il ne s'agit que de quelques exemples. Vous en trouverez le détail dans les études.

Une fois que nous avons collationné l'ensemble de ces enjeux, il y a lieu de hiérarchiser. Tous n'ont pas forcément la même importance sur les territoires. La méthodologie pour hiérarchiser les enjeux est ici présentée de manière très schématique. Là encore, nous ne pouvons pas rentrer dans les détails, mais nous pourrions bien sûr le détailler si vous le souhaitez, si vous avez des questions. En fait, il s'agit pour les différentes thématiques identifiées de définir une méthodologie qui permet d'identifier les enjeux très forts, forts, moyens ou plus faibles. Donc, sur le bruit, sur l'eau, sur le patrimoine, l'agriculture, les milieux naturels, etc., l'ensemble de ces thématiques et de faire ressortir les enjeux les plus prégnants, les enjeux très forts et les enjeux forts. Quelques exemples sont ici projetés à l'écran, par exemple les points noirs bruit en ce qui concerne les enjeux très forts du point de vue de l'acoustique. En ce qui concerne l'eau, les périmètres de captage, mais aussi des zones de sensibilité particulière du sous-sol, liées à la géologie. En ce qui concerne le patrimoine, les monuments historiques – nous en avons parlé. En ce qui concerne l'agriculture, les sièges d'exploitation agricole situés dans le fuseau font partie des enjeux très forts. Et un certain nombre de milieux naturels, comme nous l'avons vu à l'instant, qui présentent des enjeux particulièrement forts de ce point de vue.

La synthèse de ces enjeux. Je vous présente quelques exemples cartographiques des enjeux sur le secteur de Toul – Dieulouard. Nous avons en fait deux gros secteurs à enjeu sur le tracé : le secteur de Florange, qui est un peu loin d'ici, avec beaucoup d'enjeux liés aux activités humaines, puisque nous sommes en ville ; et le secteur de Gye – Dieulouard, qui concentre des enjeux sur toutes les thématiques. Pour rappel, je vous ai mis ici les 5 variantes de Toul. Comme il a été rappelé, le maître d'ouvrage privilégie plutôt les variantes en aménagement sur place, donc la 3, la 4 et la 5.

Pour faire un petit focus, nous sommes ici au nord du secteur de Toul. Nous sommes au niveau de Jaillon – Francheville. Sur cette carte, vous avez les différents enjeux qui sont représentés par les codes couleur. Tout ce qui est rouge concerne les enjeux liés aux activités humaines. Tout ce qui est vert représente les enjeux liés au milieu naturel au sens large. Et tout ce qui est bleu représente les enjeux qui sont liés à l'eau. Pour en citer quelques-uns, vous avez le golf d'Avrainville qui constitue un enjeu important du point de vue des loisirs. Vous avez la résidence de loisirs du Bois brûlé, qui constitue également un enjeu important du point de vue des activités humaines. Du point de vue de l'agriculture, nous identifions ici, même si c'est un peu petit, les sièges d'exploitation agricole. Là, par exemple, c'est la ferme de Sébastopol que je viens de pointer. N'oublions pas qu'il y a aussi, comme cela a été dit tout à l'heure, le prélèvement de terres agricoles qu'il n'est pas facile de localiser sur une carte de la même manière, le tracé n'étant pas défini, mais qui est également important. Et si nous revenons sur le patrimoine, les monuments historiques dont vous avez ici par exemple la Chapelle de Libdeau et son périmètre constituent un enjeu patrimonial important. Sur ce même secteur, nous pouvons citer également les enjeux liés à la forêt et au milieu naturel de Villey-Saint-Étienne, où nous avons là des richesses particulièrement importantes qui se surimposent aussi à des enjeux liés au patrimoine Séré de Rivières.

Si nous descendons un peu plus au sud, pour donner quelques autres exemples, nous pointons ici des enjeux parmi les plus importants du tracé en termes de paysages, puisque nous avons ici la côte Barine et les côtes de Toulais, donc des enjeux paysagers majeurs par rapport au périmètre qui nous intéresse. Dans le même secteur, des enjeux liés aux activités humaines qui sont très importants, au niveau d'Écrouves, liés à l'urbanisme lié au réseau en particulier. Enfin, n'oublions pas, sur bon nombre de points du tracé, des enjeux liés au bruit. Ce sont ces petits pictogrammes gris qui ne sont peut-être pas très lisibles à l'écran. Les points noirs bruit, je les ai pointés ici au niveau de Dommartin, mais nous les trouvons dans d'autres parties du secteur. Enfin, si nous descendons plus au sud, jusqu'à Gye, nous pourrions ici identifier des enjeux liés à l'eau qui



sont assez prégnants au niveau de Chaudeney et de Pierre-la-Treiche, de forts enjeux qui sont liés aux eaux superficielles et aux eaux souterraines. De toute façon, autour de Toul, nous avons beaucoup d'enjeux de ce type-là. Et les enjeux liés au milieu naturel que nous pouvons pointer ici à l'ouest. Nous sommes ici du côté de Domgermain, donc un des secteurs les plus riches du tracé en milieu naturel sensible. Nous pouvons citer aussi dans le même ordre d'idées, le bois du Thillot, ici, qui se trouve sur la totalité de la largeur de la variante ouest.

Voici pour ces enjeux que nous pouvons localiser dans l'espace. Sur cette carte, vous n'avez que les enjeux forts et très forts, mais les études identifient tous les types d'enjeux. En plus de ces enjeux localisés, il y a aussi des enjeux globaux. Cela a déjà été évoqué au cours de la soirée. Le carbone en particulier, les émissions de carbone. Une des études que j'ai évoquées consiste en un bilan carbone prévisionnel, en fonction des données disponibles. Nous pouvons estimer le coût en carbone ou plutôt la production de carbone liée à la phase de construction. Ce sont des chiffres approximatifs. Vous avez ici le coût de la production carbone ramené en années, puisque nous considérons sur une trentaine d'années. Nous pouvons le comparer entre les différentes variantes. Vous voyez là qu'il y a un léger avantage à l'aménagement sur place, qui serait moins producteur de carbone que les variantes est et ouest. Et ce qui compte aussi et surtout pour un projet routier, c'est la phase utilisation. Donc, nous nous intéressons également aux émissions annuelles de carbone à l'horizon +30 ans. Vous avez les chiffres indiqués ici. Ce sont également des chiffres arrondis. Nous pouvons comparer en fait la variante est, ouest et les variantes sur place. À la variante de référence, qui est constituée par l'autoroute A31 sans aménagement au cours des 30 prochaines années, en réalité vous voyez que ces écarts ne sont pas significatifs. Il faut tenir compte du fait qu'un bilan carbone prévisionnel est forcément approximatif, avec plus de 20 % de marge d'erreur. Nous sommes sur des données, là, qui n'ont pas de différences significatives. Donc, équivalent en termes de bilan carbone global.

Comment se situent ces études d'environnement par rapport au projet ? Ce qu'il faut bien avoir en tête, c'est que nous ne sommes pas ici dans une équipe d'impact du projet, dans la mesure où pour l'instant le projet n'est pas précisément défini, nous sommes sur des études d'opportunités, des études d'environnement général, qui ont servi à préparer le débat public. À la suite du débat public, l'État prendra une décision. Cette décision pouvant être l'abandon du projet ou pouvant être la poursuite du projet. Si le projet se poursuit, d'autres études seront mises en œuvre, plus détaillées, plus précises, actualisées si nécessaire, en particulier une étude d'impact en l'application de la réglementation, alimentée par de nouvelles études bibliographiques et de nouveaux relevés de terrain, ainsi que toutes les études nécessitées par les obligations réglementaires et environnementales, par exemple au titre de la loi sur l'eau, au titre de la dérogation faune et flore ou les relations d'incidence Natura 2000, ou encore une étude sanitaire. Là, nous serons vraiment dans le cadre de l'instruction d'un véritable projet sur le territoire, si c'est la décision qui est prise à la suite du débat.

Je vous remercie pour votre attention.

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public

Merci M. CHRÉTIEN. Sachant que la commande était de faire quelque chose d'assez court, si vous avez des questions plus précises ou autres, de toute façon il y aura possibilité pour la DREAL de vous répondre. Je passe maintenant la parole à M. le Directeur d'Air Lorraine, M. Jean-Pierre SCHMITT. Je suis désolée, nous faisons un petit tunnel d'interventions, mais c'est pour poser le sujet et ensuite vous aurez la parole. Je rappelle simplement une chose toute simple : nous épuiserons les questions. Tant qu'il y aura des questions, la DREAL y répondra.

Jean-Pierre SCHMITT, Directeur d'Air Lorraine

Bonsoir. J'essaierai de vous exposer les enjeux transversaux de l'air, du climat et de l'énergie, de manière globale. Dans le domaine de la qualité de l'air et des enjeux d'air et de santé, aujourd'hui en Lorraine il y a deux enjeux particulièrement importants liés à tout ce qui est trafic routier. Ce sont les particules fines et les oxydes d'azote. Pour tout ce qui est monoxyde de carbone, benzène, hydrocarbures ou autres éléments tels que les métaux lourds, nous respectons largement les valeurs limites en proximité de trafic routier. Ce sont donc ces deux éléments qui, aujourd'hui, seront un peu détaillés.

Là, vous voyez que c'est la pollution chronique. Dans les valeurs réglementaires, nous tenons compte à la fois de la pollution chronique tout au long de l'année et les pics de pollution, donc la pollution aiguë avec des événements, avec des concentrations fortes sur des temps réduits. Les particules fines sont effectivement un enjeu fort de santé publique. En



France – ce sont les chiffres officiels du ministère –, nous estimons à 40 000 décès prématurés ou anticipés liés à la pollution par les particules fines. La pollution chronique, nous avons des valeurs limites réglementaires concernant les particules PM10 et vous avez vu sur le tableau précédent que nous respectons la moyenne annuelle de 40 microgrammes par m² et la valeur limite de 35 jours où nous avons une concentration de 50 microgrammes sur 24 h. Concernant l'objectif de qualité par contre pour les particules plus fines, donc PM10, PM2,5 (PM10, c'est inférieur à 10 microns, et PM2,5, c'est inférieur à 2,5 microns de ce qui passera dans votre système respiratoire), aujourd'hui la moyenne annuelle de 10 microgrammes est dépassée. Pour ce qui est de la pollution aiguë, nous avons des pics de pollution – tout le monde en a entendu parler – au printemps, en hiver, par les particules fines. Cela a été le cas les trois dernières années. Et donc, ces dépassements de seuil d'information et de recommandation sont dépassés de 20 à 55 jours par an, ce qui n'est pas négligeable. Le seuil d'alerte, par contre, n'est dépassé que de 2 à 5 jours par an, en moyenne sur les dernières années. Il faut signaler que les lignes directrices de l'Organisation mondiale de la santé pour les particules PM10 préconisent une moyenne annuelle de 20 microgrammes par m², qui, elle, serait actuellement dépassée.

Lorsque nous regardons l'évolution des particules fines, nous voyons que 20 % des particules PM10 trouvent leur origine dans le secteur routier, que la tendance générale a été une diminution importante entre 2002 et 2010 de ces émissions de particules, malgré une évolution des trafics routiers sur l'ensemble de la Lorraine de +12 %. Ceci s'explique principalement par le progrès technologique et les évolutions des normes européennes concernant les émissions des véhicules. Nous voyons que pour les normes Euro 5 par exemple, les limites des émissions de PM10 entre le diesel et l'essence sont équivalentes. Ce n'est pas la même chose pour les oxydes d'azote où les diesels restent légèrement supérieurs aux véhicules essence. Sur l'origine des émissions du secteur routier, nous voyons qu'il y a eu un gros progrès au niveau de l'émission, donc au pot d'échappement. Du coup, ce sont aujourd'hui l'abrasion, l'usure des pneus et des freins qui seront les facteurs dominants dans les émissions du trafic routier. Plus de la moitié des émissions ne sont pas liées au pot d'échappement, mais à l'usure des pièces, l'usure de la chaussée, etc.

Nous pouvons nous poser la question puisque ce sont tout de même des éléments que nous pouvons atteindre. Nous nous rapprochons des objectifs de l'OMS sur des grands axes routiers. Et nous pouvons nous interroger, à l'échéance 2030, si l'objectif de l'OMS ne sera pas finalement ce qui guidera à terme les directives européennes dans le domaine de la qualité de l'air.

Le deuxième enjeu : les oxydes d'azote. Là, nous avons une carte des communes dites sensibles aux oxydes d'azote dans le schéma régional air climat énergie de la région Lorraine. Nous retrouvons bien là les grands axes routiers. De vert à rouge, vous avez la contribution du trafic routier, le rouge étant le maximum, donc une contribution très dominante du routier. Nous retrouvons l'A31, nous retrouvons la nationale 4, l'A4, les principaux axes routiers. À droite, nous avons deux cartes qui sont les cartes de dépassement des valeurs limites réglementaires concernant les oxydes d'azote. Nous avons effectivement un dépassement de ces valeurs limites réglementaires. Et nous retrouvons ici l'influence forte des grands axes routiers. Nous prenons comme année de référence 2009, parce que c'est une année qui, d'un point de vue de la climatologie, est moyenne. Parce que la climatologie influencera forcément la qualité de l'air, donc nous nous référons toujours à une année moyenne. Nous voyons que les personnes exposées sur les deux territoires, que ce soit le territoire de l'agglomération nancéienne où il y a un plan de l'atmosphère qui a été mis en place, le PPA des trois vallées, donc Thionville et Metz. Nous avons des populations de plusieurs milliers de personnes exposées à ces dépassements de valeurs limites. Il faut savoir que la zone de dépassement, pour vous donner une idée, se situe entre 30 et 100 m par rapport au centre de la chaussée, sachant que cela dépendra bien sûr du trafic, de la vitesse de circulation sur ces axes routiers. Pour les oxydes d'azote, le trafic routier, lui, est responsable de 43 % des émissions au niveau du territoire de la Lorraine. Donc, une influence plus importante du trafic routier. Nous avons vu que le trafic a évolué de 12 %, mais les oxydes d'azote ont diminué. Toujours pareil, le progrès technologique : pour les particules, c'est le filtre à particules ; pour les oxydes d'azote, c'est le pot catalytique. Un certain nombre d'éléments ont permis de diminuer les émissions d'oxyde d'azote. Mais malgré tout, nous avons encore des dépassements de valeurs limites réglementaires. Il faut aussi signaler que les oxydes d'azote sont des précurseurs de particules fines secondaires. C'est-à-dire que lorsque nous respirons des particules dans l'air, il y a celles qui sont émises directement et celles qui sont fabriquées par la chimie de l'atmosphère. Et les oxydes d'azote vont amener à la formation de nitrate d'ammonium avec l'ammoniaque, et donc des particules secondaires qui, elles, peuvent représenter lors des pics de pollution plus de la moitié de la pollution. Les oxydes d'azote peuvent également être des précurseurs de l'ozone. Tout le monde a entendu parler de la pollution par l'ozone l'été. C'est une pollution estivale, lorsqu'il fait chaud et beau. Il y a des réactions chimiques qui favorisent la fabrication d'ozone avec la présence des oxydes d'azote.



En ce qui concerne les réductions d'expositions et les problématiques de santé, cela a été évoqué plusieurs fois depuis le début des débats. C'est, un, l'amélioration des technologies. Mais derrière aussi, la réduction de l'usage de véhicules. Donc, une offre de solutions alternatives adaptées par rapport à cette réduction d'utilisation des véhicules. Une réduction des flux dans les zones densément peuplées, parce que forcément si nous concentrons les flux dans des zones fortement peuplées, nous aurons des personnes exposées. Il s'agit donc de vérifier, finalement, si nous arrivons à réduire le nombre de personnes exposées à des dépassements en fonction des différents scénarios qui sont proposés. Il y a aussi la prise en compte de zones de forte exposition dans les plans d'urbanisme et d'aménagement parce que nous ne stopperons pas tous les véhicules du jour au lendemain. Donc, nous voyons bien que nous avons encore des exemples d'aménagements qui ne prennent pas en compte cette problématique d'exposition.

Si nous passons à la problématique climat énergie – nous avons parlé plusieurs fois de la conférence à Paris sur le climat –, 17 % des gaz à effet de serre ou du pouvoir de réchauffement global en équivalent CO² proviennent des transports en Lorraine. Dans les gaz à effet de serre, le gaz principal est le CO² émis par les véhicules. Nous avons une évolution des contributions du secteur routier entre 2002 et 2010 qui est de plus +3,4 %. Je rappelle tout de même que les objectifs du schéma régional air climat énergie étaient de réduire de 23 % entre 1990 et 2020 les émissions de gaz à effet de serre du territoire. Le seul secteur aujourd'hui qui diminue très nettement, c'est l'industrie, mais malheureusement pour des raisons de fermeture d'activité.

Le dernier enjeu, si nous voulons avoir une approche globale, est l'enjeu énergétique. Tout ce qui est pollution, émission de polluants tels que nous les avons évoqués, beaucoup sont dus – sauf les particules fines, où l'abrasion joue – à la combustion. La majeure partie des gaz à effet de serre provient de la combustion. La gestion de l'énergie est donc un point essentiel pour traiter de la qualité de l'air. Le secteur des transports représente 23 % des consommations énergétiques en Lorraine, avec près de la moitié par les véhicules particuliers. Ensuite arrivent les poids lourds puis les véhicules utilitaires, comme 2^e et 3^e consommateurs d'énergie dans le secteur des transports. Il faut rappeler qu'en Lorraine aujourd'hui nous considérons que 27,4 % des ménages sont en vulnérabilité énergétique pour leur logement. À côté de cela, il y a également la notion de vulnérabilité énergétique par rapport aux déplacements. En Lorraine, 13 % de la population est confrontée à ces problématiques de vulnérabilité énergétique.

Nous pouvons nous poser la question à une échéance 2030 de quel sera l'impact de cette vulnérabilité sur les comportements, sur l'organisation des transports, sur les moyens qu'ont privilégié les personnes dans leurs déplacements. Et donc, l'évolution des carburants est forcément un élément essentiel sur toutes ces modélisations. Et la précarité énergétique est un élément dans les perspectives de trafic qui est aujourd'hui relativement peu pris en compte. La précarité énergétique due aux déplacements changera-t-elle nos comportements ? Et les changera-t-elle suffisamment pour finalement apporter une partie des solutions que trouveront les personnes confrontées à ce problème ?

Je vous remercie.

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public

Je vous remercie beaucoup, M. SCHMITT. Et je passe tout de suite la parole à M. DECLoux, directeur du bureau d'études GEREEA, qui vient nous parler de la ressource en eau.

Jean-Pierre DECLoux, Directeur du bureau d'études GEREEA

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Je suis chargé de vous présenter un peu le volet eau et plus particulièrement l'eau souterraine dans cette étude, et vous parler des enjeux sur la ressource en eau sur votre territoire, après vous avoir présenté néanmoins le tracé dans le contexte un peu plus global de la Lorraine. Vous avez ici, souligné par un rectangle rouge, les différents terrains qui sont traversés par le fuseau étudié. Nous avons essentiellement des terrains à dominante marneuse aux pieds de la côte de Moselle, puis des terrains carbonatés, calcaires sur l'ouest de cette côte de Moselle, que nous voyons ici, du nord de la frontière avec le Luxembourg, vers le sud jusqu'à Toul.

Ces terrains qui sont traversés notamment par de grands cours d'eau, comme la Moselle et la Meurthe, ont façonné des vallées dans lesquelles se sont déposés des sédiments en provenance du massif vosgien, essentiellement des sables et des



graviers qui se sont déposés dans le fond des vallées, certains un peu plus perchés au fur et à mesure de l'enfoncement du réseau hydrographique. Ces terrains contiennent, compte tenu de la présence de la Moselle et de la Meurthe, bien entendu, une nappe d'accompagnement, ce que nous appelons la nappe d'accompagnement du cours d'eau. Sur les cours d'eau secondaires, c'est-à-dire les affluents de la Moselle et de la Meurthe, nous retrouvons essentiellement des alluvions d'origine des bassins versants traversés, c'est-à-dire essentiellement argileux ou calcaires, dans lesquels nous pouvons également retrouver une nappe. Le tout étant recouvert parce que l'on appelle des limons et la terre végétale. Ce qui veut dire que la nappe est sub-affleurante, puisqu'elle est sous ces terrains, qui recouvrent les alluvions.

Un petit commentaire de la coupe géologique, de l'ouest vers l'est, donc de votre gauche vers la droite. Vous avez ici la côte de Meuse. Vous avez un grand plateau calcaire dans votre région qui s'appelle le plateau de Haye. Puis, vous avez à l'extrémité est ici, la côte de Moselle qui, ensuite, à son pied, recoupe des terrains d'origine marneuse ou argileuse.

En ce qui concerne plus particulièrement la partie entre Dieulouard et Toul, même Gye et Pierre-la-Treiche, nous avons ce grand plateau calcaire qui est également parcouru par un phénomène d'érosion, et plus particulièrement de dissolution des calcaires par les précipitations, qu'elles soient pluviales ou neigeuses. Cette dissolution a entraîné la formation de formes karstiques, c'est-à-dire des formes issues de cette dissolution. En superficie, nous observerons de petites dépressions fermées, des sortes de petites cuvettes fermées, que nous appelons dolines la plupart du temps. Et d'une manière plus souterraine, qui ne sont visitables qu'exceptionnellement lorsque le niveau d'eau est assez bas et s'il y a une entrée à ces réseaux souterrains, nous avons donc des rivières souterraines qui parcourent l'ensemble de ce plateau. Puis, à l'interface entre la partie superficielle et la partie souterraine, notamment sur les bords de vallée, les rebords de plateau, nous avons des grottes ou des diaclases par lesquelles nous pouvons pénétrer dans ce réseau souterrain.

Sur cette carte, nous avons en bleu tous les phénomènes qui sont liés à l'apparition de sources, généralement au contact entre la partie calcaire et la partie perméable, qui renferme de l'eau, et la partie inférieure, le sous-bassement, plus argileux, plus marneux qui est, lui, imperméable et au contact, la vidange de la nappe des calcaires s'opère. Ici, souligné en bleu par toute une série de sources, vous voyez des concentrations très importantes en amont de Pierre-la-Treiche dans le secteur de Neuves-Maisons. D'autres à l'ouest de Nancy. Quelques-unes dans la vallée de la Moselle en aval de Liverdun. Et d'autres, peut-être un peu plus rares du côté de Dieulouard.

Il y a tout intérêt à avoir une bonne connaissance de tous ces phénomènes. Ils sont répertoriés sur un site qui est en ligne, qui s'appelle Icare, qui a été réalisé pour le compte de l'agence de l'eau par l'université de Lorraine, par les spéléologues et par moi-même. Je donnerai le lien à la CPDP de façon à ce que vous puissiez aller le consulter. Et des traçages, c'est-à-dire des liens entre les formations de surface et les sources existent notamment dans le secteur entre Rosières-en-Haye et au nord de Saizerais, avec des réapparitions au niveau de Dieulouard et de la vallée de la Moselle, entre Belleville et Dieulouard. Ces phénomènes karstiques sont également répertoriés et présentés dans une évolution qui a été à l'origine notamment de la capture de la Moselle, qui a été en partie d'origine karstique.

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public

Excusez-moi. M. DECLoux termine son exposé. Laissez-le terminer.

Jean-Pierre DECLoux, Directeur du bureau d'études GEREEA

Il reste deux diapositives, si mes souvenirs sont bons. Il reste également l'importance de l'exploitation minière de la mine de Saizerais, ici représentée par les aléas d'effondrements qui peuvent exister et ici par le traçage des galeries qui ont été ennoyées et qui constituent également une ressource en eau non négligeable pour certaines collectivités.

Quelques mots enfin pour conclure, concernant la possibilité d'avoir une ressource en eau qui est bien présente entre le secteur de Pierre-la-Treiche et Dieulouard. Nous avons donc les formations calcaires, l'exploitation minière qui a laissé des vides, puis les formations un peu plus profondes de grès et également la ressource en eau présente dans les alluvions, notamment de la Moselle et de la Meurthe.

Cette ressource a une vulnérabilité élevée compte tenu des échanges rapides qui existent entre la partie superficielle et la partie souterraine dans les calcaires notamment. La ressource est également utilisée à des fins domestiques. Elle est en



partie protégée par des périmètres de protection qui ont fait l'objet d'enquêtes publiques, de recommandations par les hydrogéologues agréés, qui à l'intérieur des périmètres de protection immédiate, rapprochée et éloignée, interdisent ou réglementent certaines activités.

Enfin, un mot sur les techniques, puisqu'un certain nombre de captages sont situés en aval des tracés proposés ou à l'intérieur des tracés. Un certain nombre de techniques existent pour limiter le flux de la pollution éventuelle de la partie superficielle vers la partie souterraine. Enfin, une meilleure connaissance sur le plateau de Haye est, il me semble, encore nécessaire à avoir puisque nous avons certaines informations denses sur la partie sud de la boucle de la Moselle. Par contre, entre Toul et Dieulouard, certaines prospections seraient sans doute nécessaires à approfondir.

Je vous remercie.

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup M. DECLoux de cette présentation axée sur ce territoire, qui montre qu'il y a des enjeux tout de même en matière de ressource en eau qui sont très importants. Maintenant, j'appelle pour la dernière intervention Mme Anne-Lise LOUYOT, qui nous parlera des enjeux en termes de foncier agricole sur le site du projet.

Anne-Lise LOUYOT, chargée de mission développement local de la Chambre d'agriculture de Meurthe-et-Moselle

La Chambre d'agriculture a été sollicitée ce soir pour présenter l'environnement agricole sur le tronçon Gye – Dieulouard. Nous vous proposerons plutôt un portrait général de l'agriculture sans rentrer dans le détail, parce que c'est trop tôt et effectivement, nous n'avons pas encore une analyse fine de l'impact sur le fuseau qui sera retenu.

L'idée est de reprendre par rapport au recensement 2010 la situation sur l'échelle des 23 communes concernées par l'ensemble des fuseaux qui sont proposés aujourd'hui. Il y avait 120 exploitations sur ces 23 communes. Et les trois quarts sont des exploitations en individuel, sachant qu'un quart sont des exploitations plutôt en société (GAEC, EARL). Cela représente 149 agriculteurs chefs d'exploitation. Certains sont en double activité et certains emploient des salariés. Nous avons environ une quinzaine de salariés permanents et une vingtaine qui sont des salariés saisonniers, plutôt en lien – nous le verrons après – avec l'activité viticole et arboricole sur le territoire.

L'âge moyen de ces agriculteurs est assez élevé malgré tout, puisque nous sommes à peu près à 50 ans, ce qui n'est pas négligeable. Au niveau des surfaces moyennes de chaque exploitation, nous sommes à 81 hectares, ce qui est en dessous de la moyenne départementale, là aussi liés aux activités viticoles et arboricoles. Justement, par rapport aux productions sur ce territoire, nous avons des productions qui sont tout de même variées. Nous voyons une majorité malgré tout d'exploitations céréalières, mais également un élevage qui est bien présent, avec tout de même un nombre d'exploitations en polyculture élevage bovin et également des éleveurs de moutons, et une proportion peut-être moindre, mais tout de même bien présente, en arboriculteurs et en viticulteurs.

Par rapport à l'impact sur le foncier agricole, nous ne pouvons pas rentrer dans le détail aujourd'hui, mais sachez que par rapport à l'ensemble des communes concernées, cela représente presque 10 000 hectares de surface agricole utile, avec à peu près 6 000 hectares de grandes cultures et presque 2 800 hectares de prairies. Donc 2/3 de surfaces céréalières et 1/3 de prairies permanentes et temporaires, avec également 10 % d'autres cultures, comme je le disais tout à l'heure, avec maraichage, viticulture et arboriculture.

Cela me fait le pont pour cette diapositive plus orientée vers les activités diversifiées sur ce territoire-là. Sachant que ces exploitations diversifiées sont beaucoup plus situées sur les côtes de Toul, notamment en lien avec la partie viticole et arboricole, le long des côtes de Toul. Nous voyons aussi un certain nombre d'exploitations qui sont dans des démarches qualité, des démarches avec des labels reconnus et qui montrent aussi une dynamique au niveau des exploitations diversifiées sur ce territoire-là. Je cite l'AOC Côte de Toul, je cite les Mirabelles de Lorraine, je cite l'agriculture biologique, mais également une démarche collective orientée autour des circuits courts et de l'activité d'accueil et de diversification, Saveurs paysannes et Bienvenue à la ferme. Et des éleveurs bovins labellisés Viande et terroir de Lorraine.



Parmi les activités aussi diversifiées, certains font de la prestation de service. D'autres font de la transformation, de l'accueil pédagogique, mais également de la production d'énergie. Justement, par rapport aux activités qui sont liées à l'agriculture, en termes d'emploi ce n'est pas négligeable, puisque nous avons 146 équivalents temps plein directement liés aux exploitations agricoles. Avec un ratio, nous arrivons à comptabiliser à peu près 480 emplois indirects liés à l'activité agricole sur le territoire. Cela représente 630 emplois environ. J'ai mis des exemples d'activités liées à l'agriculture, notamment avec la présence de la Coopérative agricole lorraine, des silos, de CUMA, d'entreprises de travaux agricoles, également la Coopérative viticole à Mont-le-Vignoble et aussi de structures plus marginales d'horticulture ou pépinières. Cela montre qu'il y a vraiment une dynamique autour de l'agriculture sur ces communes concernées par le fuseau Gye – Dieulouard.

Pour conclure, nous voyons que c'est vraiment un secteur qui est dynamique, diversifié. L'agriculture doit être considérée comme un élément déterminant dans les prochaines décisions du tracé.

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public

Je vous remercie beaucoup. Et maintenant, M. Raymond MULLER, directeur de la SAFER Lorraine, sur les aspects plus fonciers, après ces aspects activité.

Raymond MULLER, Directeur SAFER Lorraine

J'interviens en fait en complément de la présentation qui a été faite par la Chambre d'agriculture pour vous présenter l'action de la SAFER sur ce barreau Toul – Dieulouard. Qu'est-ce que la SAFER ? C'est la Société d'aménagement foncier et d'établissement rural. Derrière ce sigle, nous sommes un opérateur foncier, un outil technique qui intervient dans le milieu rural et le périurbain. Nous n'intervenons pas en ville. Nous n'intervenons pas à Nancy, sur Toul, mais nous sommes un outil technique et, à ce titre-là, je reprendrai volontiers le propos qu'a tenu M. PAVARD en entrée, en disant que la Commission nationale était neutre. La SAFER, dans le débat d'aujourd'hui, est neutre. Nous ne sommes pas pour, nous ne sommes pas contre. Nous sommes un outil. Et je vous dirai que nous avons travaillé sur ce barreau, mais en aucune façon nous ne prenons position pour ou contre la réalisation de ce barreau.

Nos interventions portent sur 5 axes, dont 4 qui nous concernent plus particulièrement aujourd'hui.

- C'est l'agriculture. Quand je dis agriculture, c'est bien sûr l'installation des jeunes acteurs, mais c'est également la compensation des emprises publiques, débat qui nous intéresse aujourd'hui. Nous sommes là, s'il y a une emprise publique, si un barreau se réalise et qu'il y a des pertes de surface, pour compenser les agriculteurs qui subissent ces pertes. Nous sommes à ce titre-là au niveau de l'agriculture.
- Nous intervenons également dans le domaine forestier où nous pouvons intervenir de la même façon. C'est-à-dire que s'il y a consommation de forêts, nous pouvons compenser, trouver d'autres forêts en termes de mesures compensatoires, tout comme c'est le cas sur l'environnement.
- Nous intervenons également à côté des collectivités pour les accompagner dans la réalisation des grands ouvrages, dans les zones d'activité, mais également les grands ouvrages. La SAFER a maîtrisé par exemple le foncier sur l'aéroport. Plus récemment, la SAFER a maîtrisé à côté de RFF le foncier sur la ligne TGV. Et nous travaillons aujourd'hui sur le barreau Toul – Dieulouard.

Concrètement et pour être très rapide, parce que nous arrivons en fin d'intervention, que fait la SAFER sur ce barreau ? La SAFER a une convention avec un autre opérateur foncier qui, lui, est un établissement public, c'est l'Établissement foncier public de Lorraine (EPFL). Nous avons passé une convention qui date de 2008, convention pour stocker du foncier. Cette convention a été signée à la demande de la profession agricole. Mme LOUYOT a présenté tous les enjeux de l'agriculture. Nous sommes un secteur avec un enjeu fort, une agriculture dynamique, créateur de valeurs ajoutées, créateur d'emplois. L'objectif est de préserver ces potentiels et donc de constituer des réserves foncières qui portent aujourd'hui sur les terres agricoles. J'ai parlé de forêt, j'ai parlé d'environnement. Nous n'avons pas de réserves sur les forêts et sur l'environnement. La seule convention que nous avons portée sur les terres agricoles, l'objectif étant de réduire, si le barreau se réalise, l'impact agricole.



Le stock que nous avons aujourd'hui n'est pas ridicule. Nous avons un stock actuel de 207 hectares. Nous verrons sur la carte tout à l'heure comment il est réparti. C'est un stock qui est constitué maintenant depuis 2008. C'est un stock relativement conséquent, qui est plutôt bien doté dans la partie nord du barreau, un peu moins bien dans la partie sud. Sur la carte qui apparaît, nous voyons sur le nord du barreau : Dieulouard, 12 hectares ; Saizerais, 30 hectares. Au centre, un deuxième noyau important sur Avrainville, Jaillon, Francheville, Villey-Saint-Étienne, où nous avons 130 hectares de stock aujourd'hui. Sur Toul, nous avons une vingtaine d'hectares de stock ; et là où nous sommes véritablement faibles en termes de stock foncier aujourd'hui, c'est le sud du barreau. C'est sur Domgermain et Gye où nous avons 8 hectares, ce qui est relativement faible. Ce stock est destiné soit, encore une fois si le barreau se réalise, au maître d'ouvrage pour la partie qui est sur le tracé, où il y aura certainement des remembrements, des aménagements fonciers avec inclusion d'emprises, soit à des agriculteurs qui subiront des pertes des emprises foncières, notre objectif étant de les compenser. Maintenant, si le barreau ne se réalise pas, ces stocks iront à l'agriculture au sens classique du terme, en soutien aux installations des jeunes agriculteurs, à la consolidation des exploitations.

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public

C'était très clair, je vous remercie. Sauf erreur de ma part, toutes ces interventions seront bientôt sur le site. Maintenant, la parole est à la salle. Sans plus tarder, je vous passe la parole. Monsieur, devant ?

Rémy HAMANT, vice-président du Parc Naturel Régional de Lorraine

Rémy HAMANT, vice-président du Parc Naturel Régional de Lorraine et président de la commission environnement. Prochainement au Comité syndical du parc, je présenterai une proposition qui sera l'avis de ce comité syndical sur le projet du barreau de Dieulouard. Ce barreau est une nouvelle infrastructure qui aura un impact majeur sur le patrimoine naturel et paysager de la partie sud-ouest du territoire du Parc Naturel Régional de Lorraine. Des sites naturels remarquables seront impactés. Des espèces rares et protégées potentiellement menacées. Des ruptures de continuité écologique seront impossibles à rétablir. Comme son nom l'indique, un barreau « bloque » le mouvement des espèces d'un côté à l'autre de l'ouvrage qui sera réalisé. Il y a une importante consommation de foncier et de nombreuses autres professions se sont inquiétées sur la consommation du foncier aux dépens des espaces verts et forestiers, même si la SAFER vient de nous expliquer qu'ils compenseront tout cela. Il y a aussi atteinte à la qualité des paysages et à l'attractivité du territoire. Et surtout, ce qui nous gêne au niveau du parc, c'est que le Premier ministre, en janvier dernier, a signé une charte mise en place au cours de rencontres avec le territoire pendant plus de 3 ans, pour aboutir à ce décret signé en janvier 2015 et qui portera pour l'aménagement de ce territoire 2015 – 2027.

Cette infrastructure compromet les objectifs de la trame verte et bleue du parc. Des joyaux de la biodiversité, des paysages sont menacés, en particulier si je prends le tracé 2. Nous passons au droit des côtes de Toul qui constituent un des paysages les plus emblématiques de la Lorraine. Cette qualité paysagère est à l'origine du réel développement local fondé sur la qualité du cadre de vie qui attire de nouveaux habitants, sur une richesse patrimoniale, naturelle et culturelle qui permet la diversification de l'offre touristique et sur une activité viticole dont l'AOC Côte de Toul est l'un des moteurs de développement économique. Les objectifs de réduction de la consommation foncière seront difficiles à tenir. Ceci est dans le document qui a été validé par les services de l'État. L'État a validé cette charte où l'on s'engage à réduire la consommation foncière et à lutter contre l'artificialisation des sols. Une augmentation des émissions de gaz à effet de serre en contradiction là aussi avec un autre objectif du plan climat territorial du Parc, qui inscrit son territoire dans un projet de territoire à énergie positive.

En conclusion, l'avis que je proposerai à mon Comité syndical sera un avis défavorable sur le projet en l'état du barreau Toul – Dieulouard.

(Applaudissements)

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public



Je vous remercie. C'était un avis, il n'y avait pas de questions particulières à la DREAL. Une autre question ? Tout en haut, le Monsieur qui lève haut la main.

Luc CHRÉTIEN, chef de la division environnement CEREMA

Il n'y avait pas vraiment de question formulée dans l'intervention du Parc naturel régional de Lorraine, mais nous pouvons dire qu'évidemment dans la mesure où nous nous situons dans un parc naturel régional de Lorraine, c'est déjà une reconnaissance que nous sommes sur un site à enjeux importants du point de vue du milieu naturel, du point de vue du paysage. L'État qui a signé le décret validant la charte du Parc, faisant repartir ce territoire pour une nouvelle période de vie, par définition tiendra compte du fait que nous intervenons dans ce territoire. Cela rehausse le niveau d'exigences par rapport à la prise en compte des impacts et aux mesures qui pourraient être prises.

Par rapport aux continuités écologiques que vous avez particulièrement développées, le fait est – et cela apparaît très bien dans les études environnementales que je vous ai rapidement présentées tout à l'heure – qu'un certain nombre de corridors écologiques importants constituant la trame verte et bleue au niveau régional sont à l'œuvre dans ce territoire. Il y en a plusieurs, mais nous pouvons citer celui qui se trouve au niveau de Jaillon, perpendiculairement à la RD 611, qui serait forcément impacté par une infrastructure. Là, sur des exemples comme celui-là, le projet, s'il a lieu, devra réglementairement prendre en compte les exigences de continuité écologique pour, autant que possible, maximiser le rétablissement de ce corridor. La loi le prévoit. Et en particulier par un viaduc par exemple, par des aménagements qui permettent la circulation facilitée de la faune. Des mesures peuvent être mises en œuvre pour faciliter le rétablissement des continuités écologiques.

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public

Je vous remercie. Monsieur, là-haut ?

Luc FERRETTI, habitant de Chaudeney-sur-Moselle

Bonjour. Je me présente : Luc FERRETTI. Je suis un habitant de Chaudeney, je suis venu en délégation avec plusieurs habitants de Chaudeney qui, bien sûr, depuis plus de 20 ans se mobilisent contre ce projet qui, au départ, était l'A32 et qui aujourd'hui se présente comme l'A31 bis, pour trouver une alternative à l'engorgement du sillon. Depuis une vingtaine d'années, notre association se mobilise. Et si nous n'étions pas déjà convaincus que c'est un mauvais projet, ce soir, par l'intervention des personnes qui sont à cette table, nous sommes pratiquement tous convaincus que c'est un mauvais projet que l'on nous présente.

Ayant entendu plusieurs des intervenants dans la salle, je crois que nous sommes tous pour dire que ce projet ne va pas dans le bon sens. Il ne va pas dans le bon sens, parce que déjà avec la pollution nous sommes saturés de partout. Effectivement, nous aurons une conférence sur le climat, sur les gaz à effet de serre. Et là, on nous propose une autoroute, du tout autoroute avec de la pollution et de la pollution. C'est vrai que j'entends qu'il faut que ce barreau existe, qu'il faut désengorger l'A31. Oui, il faut la désengorger. Et nous avons des solutions. Seulement, nous n'avons pas l'impression que le maître d'ouvrage et le donneur d'ordres, qui est l'État en l'occurrence, privilégie la santé des individus et l'écologie. Et ce, alors que l'État veut mettre en place une conférence sur le climat. Il y a des non-sens.

Si nous avons la volonté de protéger les individus, de protéger la biodiversité, nous mettrons en place, comme cela a été dit plusieurs fois, des alternatives. En l'occurrence, le ferroutage, les canaux et une vraie politique de transports en commun qui favorise les personnes et l'ensemble du sillon et de la Lorraine. Ce n'est pas simplement un enjeu au niveau lorrain. Je dirais que c'est aussi un enjeu national, parce que nous allons droit dans le mur en multipliant les autoroutes les unes à côté des autres. Effectivement, comme le dirait notre Président, M. HOLLANDE, « la Conférence de Paris sur le climat, c'est important ». S'il veut avoir de l'écho, nous lui répondrons qu'effectivement la solution passe par des alternatives et nous devons arrêter de faire du tout-autoroute.



Cela étant dit, par rapport à ce qui a été dit sur les pollutions, nous n'avons pas besoin d'être des techniciens très ardu pour comprendre que les autoroutes polluent et sont mauvaises pour la santé. Par contre, ce qui est intéressant, c'est que notre association existe depuis 20 ans et qu'elle a tout de même réussi, par son débat démocratique à s'approprier ce débat citoyen. Et je pense que les élus locaux ont été à l'écoute de notre démarche. Je pense qu'effectivement eux aussi ont débattu sur ce sujet. Ils l'ont dit clairement : ils s'opposent à ce projet tel qu'il est. Nous ne pouvons que nous joindre à leur démarche et appeler l'ensemble des personnes du Toulinois à venir soutenir notre action au niveau associatif pour avoir une action citoyenne, parce qu'actuellement il faut participer au débat et il faut que chaque individu soit présent pour dire que ce projet est mauvais en l'état. Nous ne sommes pas contre juste pour être contre. Nous proposons des alternatives qui existent, je l'ai déjà dit. Et je pense que tout le monde doit être entendu. Nous remercions encore une fois le donneur d'ordres et j'aimerais que ce dernier puisse nous écouter. J'invite l'ensemble de la population qui habite dans le Toulinois et plus largement, parce que cela intéresse la santé et l'enjeu de société dans lequel nous serons amenés à vivre demain, à soutenir les actions citoyennes des associations qui se battent pour vivre mieux. Merci.

(Applaudissements)

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public

Monsieur, au milieu.

Michel GROJEAN, agriculteur

Michel GROJEAN, pour un collectif d'agriculteurs. Permettez-moi un rapide historique. Il y a 10 ans, vu l'opposition au projet de l'A32 et sa mise au placard, nous savions que cela ressortirait bien un jour. Nous en avons eu rapidement confirmation lorsque le préfet de région a donné l'autorisation du financement à la SAFER pour acheter des terrains sur le secteur. Les élus de l'époque étaient au courant. Alors, nous nous sommes fâchés, terriblement fâchés. Il y a 5 ans, lors du changement de destination de la base de Rosières, 26 agriculteurs du secteur concerné ont joint à l'enquête publique une pétition demandant qu'une bande de 150 m de large le long de la RD 611 soit réservée en cas d'élargissement de la route et que soient vendus à l'agriculture, grande culture ou maraichage, les 40 à 50 hectares de terres non dégradées par l'activité militaire, au profit des agriculteurs de Rosières qui avaient été expropriés lors de la création de la base. Face à des agriculteurs responsables et qui anticipent, car gouverner c'est prévoir, nous n'avons eu aucune écoute des élus de l'époque, ministres ou députés. Les chauves-souris ont eu plus de chance que nous et ont bénéficié d'investissements substantiels pour se reloger.

(Applaudissements)

Il faut savoir qu'il y a eu des déboisements pour mettre des panneaux photovoltaïques et que des panneaux ont été mis sur des terres arables. Scandaleux ! En conséquence, s'il doit y avoir un aménagement routier, sachez qu'au droit de la base de Rosières, ce projet ne passera pas dans les terres agricoles, mais bien sur la base. Nous l'avions demandé. D'ici là, bien évidemment, les panneaux seront amortis et le contrat d'occupation tout près de son terme, face à un projet qui s'inscrit dans le temps. Des compensations forestières pourront également être localisées. Effectivement, il y avait des forêts puisque la commune de Villey-Saint-Étienne avait une forêt avant, il y a 70 ans, sur la base de Rosières.

Combien d'entre nous, paysans du Toulinois, avons été concernés par les projets d'aménagement du territoire ? Autoroutes, Moselle canalisée, zone portuaire en attente, nombreuses zones industrielles en friche et sans écoute des aménageurs. Alors, on nous reparle d'une voie de délestage Dieulouard – Toul, pour qu'elle apporte un plus sur notre territoire, il faut qu'elle soit faite en site propre et non concédé. Si vous nous imposez encore un projet, faites en sorte que cela réponde à l'attente du territoire et s'inscrive dans notre projet de territoire. En bref, ne nous faites pas une voie routière qui saigne notre territoire, mais au contraire un aménagement qui l'irrigue et le fait vivre. C'est le défi qu'il vous faudra relever.

(Applaudissements)

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public



Y a-t-il une question ? Non. Tout en haut. Après, il y aura Monsieur, plus bas.

Fabrice POUPIN, habitant de Jaillon

Bonsoir. Je me présente, je suis Fabrice POUPIN. Je suis un habitant d'un village qui est concerné par cette autoroute. J'habite à Jaillon. Et le Monsieur tout à l'heure nous a présenté effectivement une zone très étriquée entre le Golf et Jaillon. Jaillon est un point vraiment rouge, très rouge. Aujourd'hui, sur le banc, nous sommes plusieurs habitants du village. Et lorsque nous regardons le tracé qui est relativement flou, il est tout de même suffisamment précis pour nous faire comprendre que l'autoroute passera dans nos jardins. Aujourd'hui, nous nous situons à moins de 500 m de la nationale. L'autoroute se situera entre nos maisons et la nationale. Dans le village de Jaillon, 39 parcelles viennent d'être construites dans un lotissement de ce côté-là. Elles sont totalement proches de la nationale et donc seront très proches de l'autoroute. Je ne pense pas que ces habitants soient particulièrement heureux et j'espère qu'il y en a certains dans la salle aujourd'hui.

Un autre point. Certaines familles se trouvent directement sur le tracé de l'autoroute, à ma gauche. Je leur demande si ce projet-là leur ferait plaisir. Je n'ai pas l'impression.

[Intervention hors micro]

Aujourd'hui, il y a donc un vrai problème de personnes. C'est un problème humain. Nous avons entendu beaucoup d'études, beaucoup de belles choses, beaucoup de choses très détaillées dont nous ne comprenons pas grand-chose, puisque nous ne sommes pas spécialistes. Nous espérons que nos élus soient beaucoup plus aguerris que nous – je le pense. Et j'espère qu'ils seront vraiment suiveurs de ces données-là. En revanche, d'un point de vue humain, je vous propose quelque chose. Et c'est une question : quel outil pouvez-vous mettre en place pour mesurer le contentement et le mécontentement de ce genre de projet ? Voilà ma question. Merci.

(Applaudissements)

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public

Je ne sais pas si nous avons un outil pour mesurer le contentement et le mécontentement. Mais soyez assurés que, de toute façon, tout ce que vous dites ici sera repris dans le *verbatim* de cette réunion. Et d'une manière générale, un certain nombre de choses seront aussi reprises dans le compte-rendu que nous ferons. J'ai peut-être une précision à demander à la DREAL concernant l'autoroute qui sera entre la nationale et le village. À ce stade, est-ce que...

Sophie NOIRET, responsable PCI biodiversité CEREMA

Pour vous donner plus de renseignements, à l'heure actuelle nous sommes au niveau des études d'opportunité. C'est un fuseau de passage, c'est-à-dire que nous ne pouvons pas vous dire exactement où passerait l'autoroute si elle passait sur le secteur. Par contre, nous savons très bien qu'effectivement sur la zone c'est très contraint. L'idée était de se rapprocher le plus possible de la RD actuellement en place, s'éloigner en fait des habitations de Jaillon, ce qui pose par contre le problème du pont au niveau du pont de Jaillon. Effectivement, là, nous avons bien quelques habitations qui sont encore en utilisation. L'idée étant effectivement de voir s'il est souhaitable de passer par exemple sur ces habitations, plutôt que de passer à côté où elles causeraient un maximum de nuisances. Mais je vous rappelle que nous sommes à un niveau très antérieur et nous ne pouvons pas caler précisément un tracé compte tenu du fait que nous avons simplement un fuseau qui, actuellement, est sur une largeur d'à peu près 1 km. Mais nous avons conscience des problématiques au niveau de Jaillon et du pont de Jaillon.

[Intervention hors micro]

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public

Monsieur, si vous voulez que vos propos soient retranscrits, il faut demander la parole et avoir un micro. Sinon, ils ne seront pas retranscrits. Il y avait un Monsieur devant qui levait le bras. Je vous repasserai la parole après.

Bertrand SIFFERT, président du Comité pour l'étude et la restauration de la chapelle templière de Libdeau



Bertrand SIFFERT. Je préside le Comité pour l'étude et la restauration de la chapelle templière de Libdeau, association créée en 2011 et propriétaire de l'édifice depuis novembre 2012. Nous œuvrons depuis 4 ans à la sauvegarde, à la restauration et à la renaissance culturelle d'un monument historique inscrit par arrêté du préfet de Lorraine du 6 février 1995. Outre cette inscription, les travaux déjà réalisés à Libdeau ont été soutenus par l'État, les collectivités locales, les associations, les entreprises du Toulouais et nombre de particuliers. Ils ont été distingués par le label Fondation du patrimoine, ainsi qu'un prix national en 2013. Notre démarche est également soutenue par plusieurs personnalités éminentes du monde culturel et universitaire. Sur les 13 commanderies qu'a comptées notre région, cette chapelle du 13^e siècle est un des trois témoins encore existant du passé templier de la Lorraine, et la seule à avoir conservé ses remarquables voûtes en croisée d'ogives. Je suis ici pour vous exprimer notre incompréhension face au projet n4 de l'axe Gye – Dieulouard pour trois raisons.

La première est qu'il a été conçu au mépris complet de la zone de protection de 500 m due à la présence d'un monument historique. En effet, l'étude d'environnement montre clairement que cette zone se trouve au milieu du fuseau. Cette situation ne peut, à notre avis, que démontrer une méconnaissance grave du secteur. La deuxième est qu'il obère l'avenir des habitants du lieu, parce que Libdeau n'est pas qu'un site historique. C'est encore et toujours un lieu de vie et de travail, puisque l'exploitation agricole de ces terres n'a jamais cessé depuis le 12^e siècle. La dernière est que ces travaux d'ampleur comme ceux envisagés dans le voisinage immédiat de la chapelle sont de nature à impacter, voire déstabiliser sa structure et lui porter des dommages irréversibles.

Comment a-t-il donc été possible d'envisager un ouvrage autoroutier au milieu de ces contraintes ? Nous travaillons sans relâche depuis 4 ans à la renaissance de ce haut lieu historique, avec comme but un véritable projet culturel et touristique qui apportera certainement plus d'attractivité et de retombées financières à la ville de Toul, qu'une autoroute financée par le contribuable français à l'usage exclusif de compagnies de transport étrangères, lesquelles étant bien heureuses de profiter de nos largesses et de notre crédulité à penser qu'ils contribueront à l'essor de notre économie. Pollution, dégradation de l'environnement et talus de détritiques seraient donc l'avenir de ce lieu. Par ailleurs, n'oublions pas que cette zone renferme également de nombreux ouvrages de la ligne de défense Séré de Rivières qui ne demandent qu'à être mis en valeur pour accroître encore la richesse patrimoniale du Toulouais et son offre touristique.

Nous sommes conscients cependant du problème de fluidité du trafic routier, mais force est de constater que depuis l'abandon du projet A32, aucune réflexion sérieuse n'est venue proposer de solution alternative à la route. Le projet actuel nous est vendu comme une urgence absolue et ne souffrant aucune critique. Mais qu'ont fait les décideurs et maîtres d'ouvrage pour enrayer ce trafic croissant ? Pourquoi encore développer un réseau routier qui ne fera qu'appeler à toujours plus de voitures et de camions, alors que l'entretien de l'autoroute existante est pitoyable ? Bus, cadencement des TER, parkings relais, limites horaires pour la circulation des poids lourds, écotaxe régionale, ce sont autant d'outils qui, en étant combinés, auraient donné de l'oxygène à l'A31 depuis au moins 10 ans.

(Applaudissements)

C'est pourquoi nous souscrivons pleinement à la position des élus du secteur, notamment de la Communauté de communes du Toulouais, et demandons un moratoire afin que soient sérieusement étudiées les pistes alternatives au tout routier. J'ajouterai encore un point qui n'a jamais été pris en considération jusqu'alors, celui de la sécurité des villages bordant la RD 611. Il est reconnu par les services de sécurité de l'État, gendarmerie, police, que les axes de circulation rapide sont un facteur d'accroissement notable de la délinquance de passage et d'atteinte aux biens. En effet, ces axes représentent un moyen de fuite rapide pour les auteurs de cambriolage, vols de matériel agricole, vols de câbles de réseau, etc. Pour s'en prémunir, les municipalités devront investir dans des moyens onéreux de vidéoprotection, qui ne garantissent malheureusement pas une sécurité absolue. Les villages bordant la RD 611 sont donc directement concernés, tout autant que Libdeau. Pourquoi ce point n'a-t-il jamais été abordé dans le registre des contraintes ?

Mesdames et Messieurs, je vous remercie pour votre attention.

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public

Juste avant de passer la parole à la DREAL, je voudrais faire une remarque par rapport au fait que vous avez dit que le projet ne souffrait aucune critique. Justement, l'objet du débat public, c'est, avant que la décision formelle soit prise, que vous puissiez exprimer vos avis, même s'ils sont critiques. C'était juste une petite mise au point et je passe la parole à la DREAL.



Luc CHRÉTIEN, chef de la division environnement CEREMA

Quelques éléments par rapport à la chapelle de Libdeau. Effectivement, il s'agit d'un site présentant un enjeu historique et patrimonial très important, comme vous l'avez signalé. Comme je l'ai dit tout à l'heure, dans les études environnementales, ce site ressort avec un enjeu très fort, parmi les enjeux les plus importants que nous pouvons trouver sur le parcours. Nous avons également le périmètre de 500 m de protection des monuments historiques qui, comme vous l'avez justement remarqué, vient finalement recouvrir l'ensemble du fuseau de la variante numéro 4. Je dirais que c'est un enjeu tout à fait important et qui peut être déterminant par rapport à ce fuseau. Nous sommes en plein dans le cœur du débat public, puisqu'il s'agit d'essayer de voir quels sont les principaux enjeux, si certains sont réhivitoires par rapport au tracé. Je préciserai simplement qu'il ne faut pas, malgré son importance, examiner cet élément patrimonial isolément. Les autres variantes autour de Toul présentent aussi des enjeux importants. Nous avons cité des enjeux paysagers très importants sur la variante ouest par exemple. Nous avons des enjeux importants liés à l'eau, au milieu naturel ou également au patrimoine sur les variantes est. Évidemment, il n'est pas possible de se déterminer sur un seul élément, mais c'est finalement la somme de tous ces différents enjeux qui doit permettre au maître d'ouvrage au final de faire le choix de poursuivre ou pas le projet et par la suite, dans les études ultérieures, de faire le choix d'un tracé.

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public

Je vous remercie. Une personne demande la parole depuis très longtemps, nous lui passons.

Jean-Paul ARNOUD, habitant de Villey-le-Sec

Jean-Paul ARNOUD. Je suis habitant de Villey-le-Sec et simple citoyen. Je me rends compte que ce débat est intéressant, mais que malheureusement il y a très peu de réponses sauf technocratiques. J'entends par là que, bien sûr dans les réunions, peut-être les personnes de la DREAL et d'autres organisations n'ont pas les réponses. Mais sur le site internet j'ai fait de petits relevés et je crois qu'en tout cas à la date du 29 mai il y a eu pour les questions 2 à 86 seulement 15 réponses sur 85 questions. Et la DREAL se distingue par un temps de réponse moyen qui est de l'ordre de 30 jours. C'est-à-dire qu'aujourd'hui, débattre, oui, mais comment ? Merci à la DREAL de répondre.

Ensuite, les réponses qui sont faites, souvent sont compliquées. Par exemple, une chose très simple : le coût du péage prévu entre Toul et Dieulouard. Nous entendons 3,90 euros. C'est ce que j'ai entendu à la réunion de Pont-à-Mousson, la première réunion à laquelle j'ai participé où il y avait très peu de participants au regret de la CPDP. Même si maintenant cela monte un peu en puissance, cela montre bien que le débat se met seulement en route. Donc, pas de réponse sur le coût du péage. J'ai compris maintenant que c'était peut-être 3,90 euros. Mais en fait, ce n'est pas ce que vous payerez tous si cela se met en place. Ce sera +20 % de TVA au minimum, pour gagner 13 km au moins.

Pas de réponse sur la chapelle. Nous en avons un tout petit peu là. La question numéro 42 qui a été posée par Bertrand SIFFERT n'a toujours pas de réponse. Aujourd'hui c'est bien, vous en tenez peut-être compte.

Enfin, ma question : y a-t-il d'autres alternatives pour ce barreau à nouveau neuf 2x2 voies autoroutier concédé qui auraient été étudiées ? Je constate qu'aucune autre alternative n'a été étudiée, que ce nouveau barreau concédé 2x2 voies. Pouvez-vous étudier d'autres alternatives ?

(Applaudissements)

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public

Rassurez-vous, il y aura des réponses à toutes les questions. Effectivement, cela prend un peu de temps. Et là, nous redirons au maître d'ouvrage d'essayer d'aller plus vite, et nous-mêmes, nous engager à aller plus vite, parce que je crois qu'effectivement il y a encore de nombreuses questions qui n'ont pas eu de réponses, mais il y en aura. Et nous ferons en sorte que cela aille plus vite.



Sur le reste, je passe la parole à la DREAL. Il y a donc une question sur le prix du péage et une question sur des alternatives à étudier à ce barreau entre Gye et Dieulouard.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL

Sur le coût du péage, dans le document que vous avez il y a les éléments de coût des différentes sections, quand elles sont mises à péage. Vous les retrouverez, si vous avez le dossier du maître d'ouvrage, à la page 100, puisque vous avez un tableau récapitulatif des niveaux de péage pour les différentes sections. Comme vous l'avez dit, à la réunion de Pont-à-Mousson, il a bien été précisé que l'ordre de grandeur – puisque nous parlons bien d'ordre de grandeur de péage puisque ceux-ci ne sont fixés qu'au moment de l'appel d'offres pour l'attribution de la concession – pour un VL entre Gye et Dieulouard est en effet de l'ordre de 4 euros. Nous parlons en hors taxe. Vous avez donc raison, il faut rajouter 20 %. C'est explicitement écrit dans le dossier. Il n'y a pas de souci là-dessus.

Ensuite, sur l'étude des alternatives, je reviens peut-être à des éléments qui ont été évoqués sur l'A32. Il y a eu un débat public sur l'A32 qui a montré deux attentes exprimées au cours de ce débat, qui ont été inscrites dans les conclusions de ce débat par la Commission nationale du débat public. Il y avait un souhait globalement exprimé de privilégier les aménagements sur place. Et un deuxième souhait qui était de voir si les autres modes pouvaient répondre aux besoins de déplacement. Le maître d'ouvrage, l'État, a fait siennes ces conclusions. Et c'est bien dans ce sens que le travail a été conduit, puisque d'un côté sur le projet routier, ce qui était exposé initialement par Yann LETROUBLON, le principe a été poursuivi de voir là où nous pouvions élargir l'infrastructure existante, lorsque c'est possible. Comme l'élargissement au niveau de Nancy n'est pas possible pour les éléments qui ont été rappelés tout à l'heure, il a donc été envisagé la réalisation d'un barreau neuf à 2x2 voies qui permet de capter une partie du trafic et donc de soulager la traversée de Nancy, la liaison entre Toul et Nancy et aussi l'accès nord entre Dieulouard et Nancy.

Sur ce qui est du développement des autres modes, je rappellerai qu'un certain nombre d'acteurs, autres que l'État, ont réalisé un certain nombre d'investissements importants. L'offre ferroviaire pendant cette même période, sur ces 10 dernières années, a été fortement développée. Le Conseil régional a investi près de 500 millions d'euros dans le matériel ferroviaire. L'État et ses partenaires collectivités, au travers du précédent CPER, ont lancé un certain nombre de projets sur ces autres modes afin de développer ces alternatives, ces reports possibles. L'État et ses partenaires ont notamment investi sur la Moselle canalisée, avec le rehaussement des ponts, avec l'équipement en haut débit qui doit permettre une meilleure gestion des ouvrages, tout cela pour permettre le développement du trafic container sur cette Moselle canalisée pour l'accès vers les ports du nord (Anvers, Rotterdam, qui sont des lieux importants en termes d'import-export pour tout ce qui est marchandises). L'État a investi sur les plates-formes multimodales de Frouard, de Metz, de Thionville. Les travaux sont actuellement en cours. Ils doivent être achevés dans leur première phase pour la fin de cette année. L'État a investi à côté des collectivités au travers des pôles d'échanges multimodaux autour des gares pour faciliter justement l'intermodalité, l'interconnexion entre lignes routières, voitures, avec le ferroviaire. L'État a donc investi dans ces autres modes. Ces efforts pour les autres modes sont poursuivis au travers du futur CPER. L'État aux côtés de ses partenaires investira sur le traitement des nœuds ferroviaires, c'est-à-dire tout ce qui concerne les points d'étranglement, qui limitent le développement des circulations aussi bien fret que voyageurs. C'est ce qui permet d'envisager la mise en place du cadencement, le développement de l'offre ferroviaire mise en place au travers de l'offre TER par la région. Tout à l'heure, quelqu'un parlait des wagons isolés. L'État a accompagné, au travers de réflexions sur le potentiel, la mise en place d'un opérateur ferroviaire de proximité, qui met en place justement une offre pour un certain nombre d'industriels, pour offrir des lignes qui collectent ces wagons isolés. L'État continuera à investir aux côtés de la Région sur la question des pôles d'échanges multimodaux, dans le futur CPER. Ces investissements sur les autres modes existent et se poursuivent. C'est ce que nous avons résumé tout à l'heure en disant qu'il y a d'autres projets. Et comme je l'avais dit, il a bien été regardé dans quelle mesure ces projets répondent aux besoins. Et le constat qui a été fait, c'est qu'en effet dans la mesure où ils ne permettent pas de capter l'ensemble des trafics, il y a bien besoin d'un projet autoroutier. Le projet actuel n'est pas le projet A32. Le projet actuel est bien issu de cette réflexion sur « pouvons-nous réutiliser l'infrastructure existante et pouvons-nous développer encore plus les autres modes ? » Et c'est bien parce que ces actions ont été menées qu'aujourd'hui le maître d'ouvrage est amené à proposer le projet qui est proposé.



[Hors micro : Bravo l'État !]

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public

Monsieur, voudriez-vous ajouter quelque chose ? *A priori*, vous n'êtes pas satisfait de la réponse. Je vous repasse la parole rapidement, parce qu'il y a beaucoup d'autres demandes de prise de parole.

Jean-Paul ARNOUD, habitant de Villey-le-Sec

Excusez-moi. Juste une précision. Vous n'avez pas répondu à la question. Évidemment, je parlais d'alternatives routières et pas tout ce que vous venez de nous réexpliquer. J'entends par exemple qu'aujourd'hui nous ferons arriver 2 voies par le barreau – en tout cas, c'est votre projet – et 3 voies par Bouxières, dont 3 voies qui monteront vers Metz. Comment est-ce possible ? Comment déverser 5 voies dans 3 voies ? Cela me paraît complètement irréaliste. Il faudrait donc qu'il y ait d'autres alternatives routières étudiées, comme par exemple des aménagements de la D 611. Dans un premier temps, dans l'état actuel. Avec un lien sur le raccordement entre Dieulouard et cette D 611. Et, peut-être dans un second temps, la passer à 2 voies, auquel cas cela devient cohérent. Excusez-moi, mais si vous pouvez me répondre sur cette histoire de nombre de voies, merci.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL

Votre question est sur la compatibilité de l'aménagement entre Toul – Dieulouard à 2 voies, l'aménagement de l'A31 entre Bouxières et Féy qui sera à 3 voies, et donc la conjonction de 2 voies et de 3 voies au niveau de Dieulouard, qui ensuite se prolonge vers Metz à 3 voies. Aujourd'hui, ces infrastructures en termes de projection de trafic accueillent des trafics qui sont compatibles avec leur accueil sur 3 voies. Nous avons en effet de l'ordre d'un peu moins de 20 000 véhicules/jour sur le tronçon Toul – Dieulouard. Nous avons environ 60 000 véhicules/jour entre Bouxières et Dieulouard et de l'ordre de 70 000 véhicules/jour au nord de Dieulouard. Et les capacités respectives des infrastructures permettent d'accueillir ces infrastructures.

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public

Une question là-bas. Monsieur, au milieu ?

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

Bonsoir. Francis VOGIN. Je suis adjoint au maire à Essey-lès-Nancy. J'étais déjà venu à Pont-à-Mousson. Mais là, je parlerai d'environnement. Il manque clairement un scénario alternatif sur les transports en commun. C'est dit à chaque réunion, à Thionville, à Metz... Ici et là encore, c'est confirmé, il manque un 4^e scénario, parce que les 3 premiers d'ailleurs, vous avez Toul – Dieulouard soit à péage, soit à péage, soit à péage. Déjà, j'ai un peu de mal. Il faut un 4^e scénario avec une carte, avec des transports en commun alternatifs.

Concrètement, sur le Toulouais – j'essaierai de faire du local – actuellement la région Lorraine a fait des efforts, mais je constate que la SNCF appauvrit les dessertes depuis 15 ans dans le Toulouais, vers Paris, vers Strasbourg, vers Luxembourg et vers le sud de la France. C'est clair, cela devient de plus en plus dur pour venir en train dans le Toulouais ou de repartir du Toulouais. Et cela touche le Toulouais, le bassin de Neufchâteau, de Commercy, de Bar-le-Duc. Là, je tire la sonnette d'alarme au niveau de la SNCF, au niveau national. Le rapport Duron est en cours. Il sort des TGV. Cela devient de plus en plus dur ici pour circuler. Je constate aussi, quand je viens en transport en commun, je paye 4,80 euros en train. Je paye 1,30 euro en bus. Évidemment, la desserte n'est pas la même, l'offre n'est pas la même. Mais c'est la situation actuelle dans ce secteur-là. Il faut aller jusqu'au bout quand même. Je ne me ferai peut-être pas des amis ici, mais les canaux, objectivement c'est à très long terme. Il faut que nous soyons clairs. Si nous faisons un canal, c'est dans 20, 30 ou 40 ans pour que cela fasse un effet. Et



il y a également la situation de la ligne qui est en déshérence entre Toul et Neuves-Maisons, qui pourrait être aussi une alternative ferroviaire intéressante.

Deuxième chose, sur l'agglomération de Nancy – je sais qu'il y a des personnes de l'agglomération de Nancy dans cette salle – c'est drôle parce qu'un certain nombre d'élus de l'agglomération de Nancy nous expliquaient que la gare de Vandières était une mauvaise gare qui ferait perdre la desserte de Nancy, donc le carrefour européen, etc. Je constate que l'A31 bis par Toul – Dieulouard, c'est la perte de la liaison européenne Nord – Sud de Nancy. Alors, j'ai du mal à comprendre. Une fois, on dit qu'il ne faut pas de gare, une fois on dit qu'il faut qu'il y ait une autoroute. Il faut juste une cohérence. À mon avis, le barreau Toul – Dieulouard ne doit pas être une priorité dans tout ce sillon.

Et je terminerai – parce que nous parlons tout de même un peu d'environnement –, j'ai fait partie de ceux qui ont suivi la protection du massif de Haye. Les associations environnementales, j'ai presque envie de dire à contrecœur mais c'est normal, ont accepté qu'il y ait une partie de ce massif de Haye, en bordure de l'A31 qui puisse, le cas échéant, ne pas être classée pour permettre un élargissement à 2x3 voies entre Toul et Nancy. Évidemment, il faut aller jusqu'au bout de la démarche. Si nous faisons 2x3 voies entre Toul et Nancy, c'est clair que personne ne prendra le barreau Toul – Dieulouard et nous savons pourquoi. Nous voulons créer une saturation, un encombrement via Nancy pour que cela rende tellement insupportable à traverser par Nancy que les automobilistes ou les poids lourds transitent et coupent par Dieulouard.

Je terminerai par le fait que les problèmes sont environnementaux, de population – il y a l'histoire de Florange –, les espaces naturels, c'est certain. Mais ils sont surtout financiers, c'est clair, et politiques. Il faudra prendre des choix politiques ici et là. Et aujourd'hui, force est de constater que nous traînons et que, pour les générations futures, cela devient inquiétant.

(Applaudissements)

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public

Je vous remercie, Monsieur. Vous avez surtout parlé de l'offre alternative. Nous avons bien entendu. La SNCF n'est pas là. Ce n'est pas le maître d'ouvrage. Vous n'aurez donc pas de réponse sur ce sujet. Je passe la parole à Madame.

Marie FAIVRE, conseillère municipale à Autreville-sur-Moselle

Bonjour. Je m'appelle Marie, je suis conseillère municipale à Autreville-sur-Moselle. À Autreville-sur-Moselle, nous nous posons la question de savoir où arrivera l'échangeur de l'autre côté. Nous savons que ce sera du côté de Toul, mais de l'autre côté, au bout du barreau, du côté Dieulouard, qu'est-ce que cela fera exactement ? Parce que nous avons un site avec des étangs qui a été classé Espace Naturel Sensible dernièrement et nous avons peur que ce site soit défiguré par un échangeur ou par ce barreau.

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public

Question précise. Donc, je passe la parole à la DREAL pour une réponse précise.

Sophie NOIRET, responsable PCI biodiversité CEREMA

Effectivement, l'autoroute arriverait sur le territoire entre Belleville et Autreville-sur-Moselle. Actuellement, comme je vous l'ai dit, nous en sommes au niveau des études d'opportunité. C'est donc un fuseau d'étude, sachant que sur cette zone, nous avons la zone inondable de la Moselle, et vous l'avez dit, de nombreux enjeux, des étangs et des zones de loisirs. Donc, de toute façon, ce serait un franchissement en viaduc sur cette section-là pour se raccorder à l'A31. Effectivement, un viaduc à bien dimensionner, avec des intérêts paysagers à prendre en compte. Sachant que les impacts se limiteraient dans un premier temps au paysage, comme je viens de le dire, et aussi à l'emplacement des piles, par exemple pour les milieux naturels, parce que nous savons que nous avons beaucoup de milieux naturels aussi sur cette zone-là.



Marie FAIVRE, conseillère municipale à Autreville-sur-Moselle

Cela n'aura pas uniquement un impact sur le paysage, parce qu'il y a des habitants tout de même.

(Applaudissements)

C'est aussi la moitié des revenus de la commune d'Autreville. Les étangs sont loués et cette location nous permet d'avoir des revenus. À Autreville, nous n'avons presque que cela comme revenu. C'est également cet enjeu-là.

Sophie NOIRET, responsable PCI biodiversité CEREMA

Comme je vous l'ai dit, le franchissement se fait au mieux, au plus loin des habitations, mais effectivement nous prenons en compte les enjeux de bruit aussi qui pourraient être concomitants au passage de cette autoroute justement à proximité des étangs.

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public

Je vous remercie. Je passe d'un côté à l'autre. Un Monsieur demande la parole depuis longtemps.

Bertrand GOSSELIN, membre du groupe CGT au Conseil économique et social de la région Lorraine

Bonsoir. Bertrand GOSSELIN, membre du groupe CGT au Conseil économique et social de la région Lorraine. Je n'interviendrai pas au nom du Conseil économique et social, mais au nom de la région Lorraine CGT, parce que nous réfléchissons nous aussi collectivement à ce dossier très important pour la région. Ce qui est très important aussi, c'est la qualité des moyens de transport en région et en agglomération. Cette question intéresse au plus haut point les salariés qui sont appelés quotidiennement à se déplacer pour aller et revenir de leur travail. Les salariés s'interrogent donc, en tant que citoyens qu'ils sont, que ce soit au sein de leur entreprise ou à l'extérieur de celle-ci. Nous soutenons effectivement la nécessité de moderniser, de sécuriser, voire de fluidifier le trafic autoroutier actuel mais à la condition que, parallèlement, les autres modes de déplacement soient eux aussi développés ou remis au goût du jour. Je pense au fret ferroviaire qu'effectivement l'Allemagne aujourd'hui redéveloppe de bonne manière grâce à la politique du wagon isolé qu'elle arrive à mettre en œuvre. Pourquoi n'arriverions-nous pas à faire de même ? Je pense aussi à la voie d'eau, parce qu'effectivement je sais que l'État et la région ont investi pour améliorer les canaux en Lorraine. Mais malheureusement aujourd'hui encore les chargeurs, vu le coût très modeste du transport routier, vont vers le transport routier et non pas vers la voie d'eau. C'est aussi un gros problème. Et il y a aussi le renforcement du TER qui continue, mais qu'il doit être encore possible de renforcer, non seulement dans le sillon lorrain, mais effectivement sur toute la région lorraine et demain ALCA.

Donc, nous sommes inquiets, quant à nous, parce que nous assistons malheureusement, même si nous la combattons, à la casse du fret ferroviaire, jusqu'à sa disparition qui nous semble programmée si nous continuons comme cela. Nous sommes inquiets du fait aussi de l'abandon en rase campagne de la gare de Vandières et plus récemment encore de l'abandon de la moitié des lignes de train d'équilibre de territoire.

Nous serons opposés, à la CGT, nous combattons fermement la mise en concession de tout ou partie du parcours, si tant est que celui-ci se mette en place, notamment seulement quelques mois après l'abandon de l'écotaxe, des portiques et le licenciement des salariés d'Écomouv'.

Vous nous proposez trois scénarios. Nous en proposons un quatrième pour financer la mise au niveau, la sécurisation, la modernisation du réseau actuel. Celui du financement par un emprunt d'État qui serait beaucoup moins onéreux que de verser de nouveaux dividendes alimentés par les péages aux actionnaires des grandes sociétés d'autoroute qui ont déjà touché depuis 7 ans, écoutez bien, 14,7 milliards d'euros.

(Applaudissements)

Pour terminer, j'ai deux questions. Pourquoi n'avez-vous pas présenté un scénario financé par l'État ou ponctionnant ces 14 milliards d'euros, amassés par les sociétés d'autoroute privées ? Ne pensez-vous pas, à quelques mois de la Conférence de



Paris, qu'il serait également temps de questionner aussi notre mode de production et d'échange qui met les stocks des entreprises aujourd'hui sur les routes et les autoroutes ? Merci.

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public

J'en profite, puisqu'il y a tout de même pas mal de questions sur les offres de déplacement alternatives, pour dire qu'il y a cet atelier à Thionville le 11 juin, c'est-à-dire jeudi prochain. Je vous laisse la parole pour répondre aux questions.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL

L'État a exposé dans le dossier – nous ne les avons pas représentés aujourd'hui comme nous étions sur le sujet environnement – trois scénarios de financement qui ont été étudiés. Ces trois scénarios de financement, comme vous l'avez mentionné, prévoient tous la mise à péage entre Gye et Dieulouard. Au-delà de cela, il faut rappeler pourquoi l'État a étudié trois scénarios de financement. Yann LETROUBLON l'a rappelé rapidement. Il y a un équilibre à trouver entre le financement public... Le financement public, cela veut dire mobiliser des moyens sur des dotations budgétaires qui sont nécessairement étalées dans le temps. Vous parlez d'emprunt public. Je crois que la contrainte sur la dette publique, aussi bien de l'État que des collectivités, est aujourd'hui une donnée très largement partagée. Nous savons que les « capacités » d'accroître cette dette sont contraintes. Et l'autre moyen de financement est en effet le recours au péage, ce dernier permettant, puisque le concessionnaire emprunte les moyens financiers qui lui sont nécessaires pour construire l'infrastructure et permettre de la réaliser beaucoup plus rapidement, puisqu'ensuite il peut se rembourser sur les recettes perçues au travers du péage.

Les trois scénarios visaient justement à illustrer cet équilibre, sachant qu'en fonction de l'équilibre que nous trouvons, d'un côté la ressource publique qui se mobilise longtemps dans le temps et qui veut dire une réalisation allongée, ou le péage qui a la contrainte en effet de solliciter l'usager, mais qui à l'inverse permet une réalisation plus rapide. Donc, l'État a mis au débat trois scénarios qui permettent justement d'illustrer quels sont les impacts des choix qui sont faits avec cet équilibre. Juste pour rappeler, avant de répondre à votre question sur le quatrième scénario...

[Intervention hors micro]

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public

Monsieur, attendez. Si vous voulez poser une question sur ce sujet, vous la poserez après avec un micro. Elle sera enregistrée. Là, vous laissez parler M. MEUNIER, s'il vous plait.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL

Donc, les trois scénarios, pour les rappeler rapidement – sans les décrire à nouveau parce que sinon la réponse sera peut-être longue et qu'ils sont dans le dossier. Nous avons un scénario appelé concession réduite. Cela veut dire mobiliser environ 900 millions d'euros de financement public. Cela veut dire un délai de réalisation d'à peu près 20 ans après la déclaration d'utilité publique. Si nous avons un scénario que nous avons appelé de concession étendue, à l'autre extrême, nous avons cette fois un recours plus important aux péages. Et dans ce cas, la contribution publique est de l'ordre de 300 millions d'euros avec par contre une réalisation qui peut être beaucoup plus rapide puisque c'est ramené à 6 ans après la déclaration d'utilité publique. Et nous avons un autre scénario dit de concession partielle, avec des valeurs intermédiaires, puisque nous avons 500 millions de contributions publiques et un délai de réalisation d'à peu près 10 ans après la déclaration d'utilité publique.

S'il y avait un quatrième scénario, que vous envisagez, qui était un scénario de financement uniquement sur financement public, par rapport à ces scénarios qui ont été exposés, nous voyons assez facilement que cela voudrait dire que la réalisation du projet serait renvoyée très largement au-delà des 20 ans après la déclaration d'utilité publique. Et lorsque nous regardons les perspectives de saturation du réseau, cela veut dire que l'essentiel des infrastructures ne pourra être réalisé qu'après



saturation, alors que les objectifs poursuivis par le maître d'ouvrage sont tout de même d'essayer de réaliser ces différents investissements avant que l'infrastructure actuelle soit saturée. Ce quatrième scénario renverrait les investissements à encore plus tard, en termes de délais de réalisation.

Ensuite, sur les modes de production et d'échange, je tiens juste par rapport à une remarque que vous avez faite à rappeler que le coût n'est pas le seul élément facteur de décision de choix modal par les transporteurs. Je renvoie à une étude qui a été réalisée par le CEREMA sur les perspectives de report de trafic, qui est mise en ligne sur le réseau. Elle montre que chaque mode de transport a aussi son domaine de pertinence, c'est-à-dire que le ferroviaire ou le fluvial répondent plus à des besoins de transport de marchandises massifiées. Nous avons des points de chargement et de déchargement qui sont relativement concentrés sur le territoire. Lorsque nous avons besoin d'une desserte fine avec des marchandises à forte valeur ajoutée, nous voyons que le transport routier est plus prépondérant. Le fluvial et le ferroviaire ne peuvent pas capter l'ensemble des trafics. Nous avons mis en ligne une étude qui prend en compte l'ensemble des flux de marchandises sur la Lorraine et qui regarde en fonction de leur nature comment elles pourraient être captées par les différents modes, qui confirme que le potentiel de report modal existe, mais est limité. Il a été estimé à peu près à l'équivalent de 1 000 poids lourds par jour.

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public

Je vous remercie. Si vous êtes toujours intéressé pour poser la question sur le financement européen, je passe d'abord la parole à Monsieur, qui la demande depuis très longtemps.

Michel GOUJOT, viticulteur et arboriculteur à Lucey

Merci. Cela fait 2 heures que j'attends. Michel GOUJOT, viticulteur et arboriculteur à Lucey, avec les appellations Côte de Toul et Mirabelles de Lorraine, en début de retraite, et habitant de Lucey. J'ai entendu un lapsus, je ne sais pas s'il était révélateur. Tout à l'heure, des personnes à la tribune ont dit que l'autoroute passera ici ou là. Nous aurions dû dire « passerait ». J'ai entendu le futur et pas le conditionnel. Cela veut dire que dans l'esprit de certaines personnes, c'est déjà acquis alors qu'officiellement cela ne l'est pas.

(Applaudissements)

Ceci dit, ce serait tout de même dommage que le projet du barreau à péage soit abandonné, parce que c'est le métier des sociétés d'autoroute de s'engraisser avec les péages. Et chacun de nous sait que nous pouvons acheter des actions dans les sociétés d'autoroute pour nous enrichir aussi. Bien sûr, je plaisante, vous avez tous compris.

Plus sérieusement, si les chemins de fer lorrains étaient correctement raccordés et organisés avec ceux du Luxembourg, je pense que beaucoup plus de personnes prendraient le train pour aller travailler au Luxembourg. Cela résoudrait donc une partie du problème. Nous ne parlons pas ici seulement du Toulais, mais de l'ensemble du projet qui va jusqu'au Luxembourg.

De même, le problème du manque de train entre Toul et Nancy a déjà été souligné. Il y en a beaucoup moins qu'il y a 20 ou 30 ans.

Ensuite, je pense qu'il serait logique de taxer les camions qui sont en transit, qui passent par la région. L'Allemagne le fait. Pourquoi ne pourrions-nous pas le faire ? Et pourquoi ne pas interdire aux poids lourds de rouler à certaines plages horaires ? Nous leur interdisons de doubler. Nous pourrions aussi leur interdire de rouler, par exemple entre Toul et Nancy, entre 7 et 8 h, par exemple. Enfin, je ne sais pas quels horaires, mais il pourrait y avoir des aires de délestage pour permettre à la circulation locale de fonctionner plus facilement.

Avec ces mesures-là, je pense que nous pourrions carrément abandonner le projet dans un souci écologique pour la région et aussi, si c'est trop embêtant pour les camions qui amènent des légumes industriels du sud de l'Espagne ou du Maroc pour les faire consommer par les personnes de chez nous ou de l'Europe plus au Nord, si nous pouvions avoir des normes plus strictes sur ce que l'on nous laisse acheter pour manger, peut-être que nous leur interdirions d'amener chez nous ce qu'ils font là-bas. Nous nous porterions tous mieux, au point de vue santé. J'ai oublié de dire que je travaillais en agriculture biologique depuis 35 ans. Cela permettrait aussi que nous nous portions mieux ici. Merci.



(Applaudissements)

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public

Merci Monsieur. Vous avez raison, il faudrait employer le conditionnel, puisque nous sommes encore à une phase en amont de la décision du maître d'ouvrage. Vous avez encore fait une remarque sur l'offre alternative. J'ai oublié de dire que normalement la SNCF sera présente à l'atelier de Thionville, justement sur les déplacements. Il y a un certain nombre de questions qui pourront lui être posées directement. Et je pense que la DREAL a peut-être quelque chose à dire sur, justement, l'interdiction de circulation des camions à certaines heures de la journée.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL

J'essaierai d'apporter des éléments d'éclairage par rapport aux différents points que vous avez évoqués. Est-ce que nous faisons assez pour le ferroviaire vers le Luxembourg ? C'était votre premier point. Je rappelle juste en introduction que nous travaillons sur l'offre multimodale conjointement avec les autorités luxembourgeoises, que ce travail porte tant sur le ferroviaire, l'offre TER notamment, que sur le transport routier de voyageurs par car. Un certain nombre de lignes transfrontalières sont autorisées et circulent aujourd'hui avec un certain succès de fréquentation. Nous travaillons aussi conjointement sur la partie routière en tant que telle, puisque nous avons une étude en cours, partagée avec les autorités luxembourgeoises, sur les possibilités d'exploitation de l'A31 et de l'A3 élargies côté français et côté luxembourgeois, pour favoriser l'usage du covoiturage et des transports collectifs routiers sur cette infrastructure.

Si nous revenons à l'offre ferroviaire sur le Luxembourg, nous avons fait un travail... Ce n'est pas nous d'ailleurs. Je me l'approprie improprement puisque c'est une étude qui a été réalisée à la demande du Conseil régional. Il y a eu une étude sur le potentiel de demande, qui, en adoptant des hypothèses volontaristes sur la relocalisation d'un certain nombre d'habitations en proximité des gares, sur une évolution différentielle du coût du carburant par rapport à l'évolution du coût des transports en commun, a évalué quel était le potentiel de la demande. Et lorsque nous nous plaçons dans cette hypothèse volontariste, nous aboutissons à peu près à un doublement de cette demande sur cette section qui est aujourd'hui en effet la plus attractive puisque nous avons en gros du transport pendulaire relativement important. Pour mémoire, il faut tout de même se souvenir que globalement le transport domicile – travail ne fait plus qu'entre 20 et 25 % des déplacements. Mais là, nous avons des déplacements pendulaires importants, donc une attractivité plus forte potentiellement. Donc, un doublement de cette demande. Si nous la traduisons en véhicules sur l'A31, nous constatons que c'est un report de l'ordre de 10 000 véhicules par jour sur l'A31, qu'il faut mettre en perspective sur la même période, avec un passage du nombre de frontaliers qui est prévu aujourd'hui de l'ordre de 80 000 frontaliers et qui, en hypothèse basse à l'horizon 2030, passera à au moins 110 000 frontaliers. Il y a un travail avec les autorités luxembourgeoises sur l'offre ferroviaire, sur les autres offres. Et vous savez très bien que la politique luxembourgeoise est en effet de travailler sur la complémentarité des modes et de mettre l'accent sur les autres modes que la route. Néanmoins, tous ces projets ne permettent pas d'absorber l'ensemble des besoins de déplacement, et ils ne suffisent pas à absorber. Et donc, il y a bien une nécessité de réaliser cet élargissement.

Vous avez posé la question « pourquoi ne pas mettre une taxe pour les camions étrangers ». Juste pour préciser, aujourd'hui en termes de droit européen et de droit national, il n'y a pas de possibilité de discrimination entre transporteurs français et étrangers. C'est un principe de droit européen.

Sur le fait d'interdire le trafic des poids lourds à certaines heures, cela voudrait dire créer des zones de stockage qui permettraient à ces camions de stationner pendant les heures auxquelles ils auraient une interdiction de circuler. Cela voudrait dire aussi la réalisation d'infrastructures relativement importantes pour pouvoir les stocker. Juste pour mémoire, lorsque nous devons gérer la viabilité hivernale et que nous avons des problèmes de régulation des circulations, justement pour éviter que les poids lourds gênent la circulation, ce stockage se fait sur voie. Aujourd'hui, il n'y a pas de zones de stockage hors circulation suffisantes qui permettraient de stocker pendant de nombreuses heures ce trafic. Donc, il n'y a pas de solution immédiate qui permette facilement d'interdire le trafic poids lourds.

Une fois encore, c'est juste un éclairage. Cela ne répond peut-être pas forcément à toutes vos questions. Vous parlez justement des déplacements. Aujourd'hui, il y a des chaînes logistiques. Empêcher les camions de circuler à certaines heures,



c'est aussi déstabiliser un certain nombre de fonctionnement d'entreprises qui ont elles-mêmes des contraintes en termes d'obligation de livraison de leurs clients à des heures contraintes ou autres. Et il faut rappeler tout de même, puisque nous parlions d'activités économiques, qu'au regard de sa position géographique, la logistique joue un rôle important dans l'emploi en Lorraine, puisque nous estimons que c'est à peu près 7 % de l'emploi. Il faut aussi se souvenir que le bon fonctionnement de ces infrastructures est un facteur de performance économique pour un pan de l'économie lorraine qui est relativement important.

Puisque vous parliez des Luxembourgeois, je pense vraiment que cela illustre aussi bien de leur côté que du nôtre, qu'il n'y a pas une volonté d'opposer les modes. Nous sommes bien dans une complémentarité des modes. Et puisque nous parlions du ferroutage, je vais vous donner cet exemple. Aujourd'hui, les Luxembourgeois vont élargir leurs infrastructures routières, en partie parce qu'ils veulent permettre la desserte efficace de la plate-forme de Bettembourg. Il n'y a pas d'opposition entre les modes, il y a complémentarité. Nous voyons aujourd'hui que pour capter les personnes qui habitent loin des gares, il faut leur offrir des perspectives de parkings relais pour les attirer. Pour attirer du trafic sur les plates-formes multimodales, il faut aussi que les camions puissent assurer la desserte du dernier kilomètre. Il n'y a pas d'opposition entre les modes, il y a bien une logique de complémentarité. Et c'est bien dans ce sens qu'a été travaillé le projet.

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public

Je vous remercie. Monsieur ?

Olivier JACQUIN, conseiller départemental

Merci Madame. Olivier JACQUIN, élu local. La DREAL nous affirme que ce barreau Toul – Dieulouard est très bien et qu'il est la seule solution possible. Je trouve que nous avons de la chance d'être ici ce soir sous forme de débat public pour pouvoir poser des questions. Encore faudrait-il avoir des réponses suffisamment précises. Lorsque la DREAL nous répond qu'une alternative, un triplement de l'A31 au droit de Nancy est impossible, sur quoi se base-t-elle ? Y a-t-il eu des études sérieuses effectuées pour en faire la démonstration ? Je suis venu ce soir avec un peu de déception, puisque sachant que nous ne pouvons pas être à toutes les réunions du débat public qui sont très nombreuses, et c'est fort bien, j'ai interrogé par internet dès le 14 avril et posé trois questions très simples. Et si le barreau Toul – Dieulouard est une évidence, on devrait pouvoir me répondre très simplement. Mais je fais le constat que les délais de réponse sont extrêmement longs, que le débat public avance et que si nous obtenons les réponses écrites seulement le 30 juin, nous ne pourrions pas éventuellement réagir.

Les trois questions simples étaient les suivantes : que l'on nous fasse la démonstration qu'effectivement en cas de barreau Toul – Dieulouard concédé, les véhicules passeraient bien par là et non par la section gratuite. Et que l'on ne me dise pas simplement : « Non, c'est une évidence ». Y a-t-il des études détaillées ? La deuxième, c'est le coût précis du barreau Toul – Dieulouard. Et la troisième, c'est le coût précis et étayé d'un triplement de l'A31 entre Gye – Nancy et Bouxières-aux-Dames. Je n'arrive pas à obtenir de réponse sur ces trois questions-là et j'espère – excusez-moi, je fais de l'humour – que nous ne jouons pas aux dés ce tracé Toul – Dieulouard. Donc, je demande formellement une contre-expertise indépendante sur cette question. Je connais les procédures et je sais qu'il est possible, lorsque nous n'obtenons pas réponse claire du maître d'ouvrage, d'obtenir une contre-expertise indépendante sur cette question du triplement de l'A31 existante de Gye à Nancy, jusqu'à Bouxières.

Et je voulais en rester là, mais le député Dominique POTIER a fait une proposition qui me semble aussi très intéressante tout à l'heure. Il y avait trois points. Je me rappelle de deux qui m'ont marqué. Comment des régulations européennes pourraient permettre d'éviter la construction de nouveaux tracés autoroutiers et d'apporter des solutions aux problèmes existants actuellement ? Et je me rappelle bien de l'autre : puisque nous avons 1 milliard à éventuellement engager, ou 1,4 milliard, pourrions-nous avoir une étude nous disant comment ce milliard pourrait être utilisé dans des alternatives et si elles ne pourraient pas produire des effets tout à fait positifs ? Mais je réécrirai formellement, peut-être en recommandé, puisque le site internet, j'en suis désolé, ne nous permet pas d'avoir des réponses – je faisais de l'humour à nouveau – sur cette question de contre-expertise indépendante sur le triplement de l'A31. Je vous remercie.

(Applaudissements)



Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public

Si c'est dans la même lignée, allez-y, Monsieur. Non, excusez-moi. Je pense qu'un certain nombre de questions qui ont été posées...

[Intervention hors micro]

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL

Sur les difficultés d'élargissement entre Toul et Nancy, je passe la parole à Jérôme PFAFF du CEREMA, qui réalise pour nous les différentes études techniques de tracé.

Jérôme PFAFF, CEREMA

Merci. Donc, Jérôme PFAFF du CEREMA. Je voulais apporter quelques éclairages sur la faisabilité technique ou non de l'aménagement à 2x3 voies au travers de Nancy. Nous pouvons évoquer deux difficultés techniques principales. La première, c'est l'échangeur origine. M. MEUNIER l'a évoquée tout à l'heure. L'échangeur origine est dans un endroit où il y a peu d'espace pour le réaménager. Un réaménagement de l'échangeur origine est toutefois envisageable, mais cela ne répondra pas aux problèmes actuellement constatés de l'accès à Nancy, via la pénétrante de Laxou. C'est-à-dire que si nous réaménageons l'échangeur origine, ce n'est pas cela qui règlera la possibilité d'accéder à Nancy derrière, avec une série de carrefours à feu sur l'avenue de la Résistance. C'est le premier point. Donc, la remontée de files qui est actuellement constatée au niveau de l'échangeur origine pour l'accès à Nancy serait constatée, que nous aménageons l'échangeur ou pas.

La deuxième difficulté technique que je voulais évoquer est le passage au droit de Maxéville. Au droit de Maxéville, comme l'a évoqué Samuel MEUNIER, en contrebas il y a l'avenue de la République. Si nous voulons élargir sur cette zone-là, nous devons élargir la plate-forme routière de 7 m. Si nous élargissons la plate-forme routière de 7 m, soit nous allons d'un côté, c'est-à-dire du côté de l'avenue de la République à Maxéville, soit nous allons de l'autre côté, du côté du talus rocheux. Si nous allons du côté de l'avenue de la République à Maxéville, les contraintes techniques sont telles, avec la nature des matériaux en place, qui sont des calcaires friables et très fissurés, que nous sommes obligés de construire un ouvrage d'art de grande hauteur et que nous serions tenus de raser différentes maisons qui sont situées au nord de l'avenue de la République à Maxéville. C'est le premier point. Si nous étions amenés à élargir au nord, nous le ferions probablement par une technique de minage. La technique de minage pose un certain nombre de difficultés dans la mesure où le minage déjà, par le biais du Code du travail, est interdit de nuit. Donc, nous ne pourrions procéder à du minage que pendant la période diurne. Ce minage nécessiterait, étant donné la nature des matériaux, que j'ai cité tout à l'heure, donc du calcaire friable et très fissuré, d'utiliser des charges explosives très faibles pour éviter les projections. Étant donné la nature du matériau, une petite charge explosive peut engendrer des projections importantes. Nous serons amenés à utiliser de très faibles charges explosives, ce qui amènerait à travailler avec un rendement très faible. Comme chaque minage engendrerait une coupure de l'autoroute, dans un rayon important qui pourrait être de 200 m, il faudrait un cloisonnement des habitants chez eux à chaque minage et nous nous retrouverions à travailler à la petite cuillère, ce qui pourrait durer plusieurs années, où nous serions amenés à évacuer les matériaux en coupant régulièrement l'autoroute.

[Intervention hors micro]

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public

S'il vous plait, merci de laisser Monsieur Pfaff terminer.



Jérôme PFAFF, CEREMA

J'ai terminé pour l'essentiel. Donc, les deux principales difficultés techniques, sont l'échangeur origine et les difficultés techniques d'élargissement au droit de Maxéville.

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public

Juste pour compléter, est-ce à dire que vous considérez que c'est impossible techniquement ou que c'est cher ?

Jérôme PFAFF, CEREMA

C'est très difficilement envisageable dans la mesure où il y aurait des impacts importants en termes d'exploitation, en termes de gêne aux riverains. Il y aurait des travaux pendant 1 an, 2 ans, voire plus, où il y aurait des explosions qui pourraient être quotidiennes sur des petites quantités. Et chaque fois, il faudrait couper l'autoroute et faire un périmètre de protection des riverains autour de la zone d'explosion. Rien n'est impossible, mais c'est très difficilement envisageable étant donné les niveaux de circulation et les contraintes urbaines du site. En ce qui me concerne, je ne dis pas que c'est impossible, mais je dis que c'est très difficilement envisageable.

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public

Êtes-vous satisfaits de la réponse, M. JACQUIN ?

Olivier JACQUIN, conseiller départemental

J'ai compris que ce n'était pas impossible. Donc, je demande effectivement que ce soit chiffré sérieusement.

[Intervention hors micro]

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL

Par rapport à votre deuxième question, il y a eu une demande exprimée pour avoir les coûts par section. Ces éléments seront transmis. Nous vous répondrons. Je précise tout de suite quand même qu'à ce stade nous avons travaillé sur des ratios, sur un projet global qui a sa cohérence globale, qui vise à répondre à l'ensemble des besoins, que ce soit les besoins de transit et les besoins de transit et d'échanges locaux à différentes échelles. Échanges locaux à l'échelle du sillon et échanges locaux aussi au niveau des différentes agglomérations. Ces éléments seront transmis. Et l'ordre de grandeur du barreau Gye – Dieulouard, c'est 500 millions d'euros.

[Intervention hors micro]

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL

La réponse vous a été donnée par M. PFAFF aujourd'hui. Cet élargissement, pour toutes les raisons qui ont été évoquées, est très difficilement envisageable. Ensuite, il y a des éléments « non financiers », puisque, comme il l'a exposé, il faudrait couper la circulation. Nous pouvons évoquer quel est son impact. Il y a ensuite des impacts sur les riverains. Comment monétariser le fait que nous interdisons aux personnes d'être chez elles pendant plusieurs années pour pouvoir réaliser les travaux ?

[Interventions hors micro]

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public



Manifestement, M. MEUNIER, vous ne l'avez pas aujourd'hui. Pouvez-vous la fournir d'ici la fin du débat ?

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL

Nous pourrions vous fournir une analyse... Mais je répète que dans l'analyse qui a été faite des variantes autour de Toul, le choix d'une variante n'est pas lié uniquement à la dimension financière. Il est bien lié à différentes dimensions. Cette dimension financière et technique en est une. Il y en a d'autres sur la fonctionnalité, sur les conditions de réalisation. Il y en a sur les problématiques d'aménagement du territoire. Il y en a sur les problématiques « est-ce que l'aménagement répond aux fonctionnalités qui sont attendues de l'infrastructure ? » Il y a les impacts environnementaux, les impacts humains, les impacts agricoles. Avec les éléments de connaissance que nous avons, avec le fait que nous travaillons sur des ratios, nous vous mettrons dans une version écrite une comparaison des deux, mais elle ne se contentera pas de l'aspect technique, parce que comme cela vient d'être évoqué, il y a d'autres aspects qui sont difficilement monétarisables, qui entrent dans l'appréciation qui a été faite de dire que cet aménagement est extrêmement difficile et donc très difficilement envisageable. Ce ne sera donc pas qu'un aspect coût, parce qu'il y a vraiment des enjeux qui sont autres que de nature de coût.

[Intervention hors micro]

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public

Ce que je comprends, M. MEUNIER, c'est que vous pouvez fournir un tableau comparatif, qui comprendra notamment les éléments de coût. Madame, devant ?

Barbara CAUDRON, conseillère municipale à Gondreville

Bonsoir. Barbara CAUDRON, élue à Gondreville. J'aimerais vous poser une question et, en même temps, essayer de respecter le temps de parole qui est de 4 minutes. Qu'apportera la création de l'A31 bis pour le Toulouais en termes de développement durable ? C'est une question que je me pose. L'impact économique, quand je lis votre pavé, il y a juste une page concernant les effets sur le rayonnement économique, sans aucun chiffre. Cela me laisse sceptique. Et au niveau de l'impact écologique, vous parlez de l'A31 en disant qu'il y a trop de production de carbone, que c'est mauvais pour la population. Mais en créant deux autoroutes, alors qu'à Gondreville, nous nous trouvons au cœur, dites-moi ce que cela changera. Le fait d'avoir deux autoroutes, une de chaque côté, au milieu du village, je ne sais pas ce que peut apporter de plus le fait de créer un tronçon supplémentaire pour Gondreville. Et également, qu'est-ce que cela apportera à nos générations futures ? Parce que le Luxembourg est tout de même assez loin. Pour nous, au niveau de l'impact pour l'emploi, pour aller travailler au Luxembourg, cela me paraît peu réalisable. Voilà, ce sont mes questions. Et donc, cette autoroute sera fonctionnelle pour 2030. Ai-je bien compris ?

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public

Cela dépend des hypothèses de financement, mais le maître d'ouvrage va vous le rappeler. Vous faisiez référence au document que vous avez, qui est le dossier du maître d'ouvrage. Sur les impacts économiques, notamment ?

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL

Sur les impacts économiques, il n'y a pas de chiffrage exact de l'impact économique. Je rappellerai juste une chose qui est précisée dans le dossier. Aujourd'hui, l'A31 a structuré l'aménagement du territoire dans ce sillon et nous avons un certain nombre d'équipements de toutes natures, qui se sont installés le long de ce sillon, des équipements économiques, des zones d'activités, des zones d'emploi, des équipements de santé, avec des hôpitaux, des équipements de loisirs. Faciliter la fluidité du trafic, c'est faciliter l'accessibilité des zones d'emploi par rapport aux zones d'habitation. Donc, il y a déjà un impact économique. Et ensuite, c'est faciliter l'accès à un certain nombre de pôles générateurs de déplacements, que sont les pôles santé, culturels ou autres qui ont également des enjeux économiques.



Au-delà du chiffrage, je le rappelle, nous avons réalisé ce que l'on appelle une étude socioéconomique qui vise à essayer d'évaluer l'intérêt pour la société de réaliser une telle infrastructure en monétarisant un certain nombre d'avantages qui sont importés par celle-ci. Sur le site internet, vous verrez un résumé de cette étude socioéconomique, qui précise que le projet a une valeur socioéconomique positive, quelles que soient les hypothèses d'aménagement retenues. Nous avons dans cette étude, une sorte de *crash-test* qui est réalisé, c'est-à-dire l'infrastructure apporte-t-elle quelque chose en termes économiques, même s'il n'y avait aucune croissance économique globale. Les résultats des études socioéconomiques montrent que le projet a une valeur socioéconomique positive, même dans cette situation. Après, bien évidemment, le projet a aussi des impacts sur l'environnement humain, naturel et agricole. C'était l'objet de cette présentation. Je crois que ce qui a été exposé tout à l'heure par Luc CHRÉTIEN montre que nous en avons une appréciation, nous connaissons ces enjeux. Par contre, ces enjeux, par nature, ne sont pas monétarisés. Donc, il n'y a pas de chiffres sur la monétarisation des impacts du projet. Sur le bruit, il y a des choses. Par contre, il n'y a rien sur la partie naturelle, parce que nous ne pouvons pas monétariser les impacts sur l'environnement.

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public

Excusez-moi, il y a plusieurs prises de parole. Je réalise que j'avais promis la parole à certaines personnes et que je suis partie ailleurs. Non, ce ne sera pas le Monsieur du financement européen. Il sera le deuxième. Parce qu'il y a Monsieur, tout en haut, qui avait demandé la parole il y a très longtemps. Ce sera après, le Monsieur du financement européen et le Monsieur devant. Puis, il y aura les autres questions. Donc, tout en haut.

William JUNG, habitant de Jaillon

Messieurs Dames, bonjour. M. JUNG William, habitant de Jaillon et résident du pont de Jaillon. Donc, doublement concerné par le projet. Vous nous dites que vous voulez éviter le Golf d'Avrainville. Tout à fait d'accord. Mais avez-vous déjà vu des golfeurs qui vont jouer avec des masques anti poussière à cause de la pollution ? À part en Chine, je n'en vois pas.

Autre chose. Vous allez privilégier des notables, ou peu importe, qui jouent au golf et vous comptez raser un quartier complet. De plus, un lotissement s'est construit. D'ici 2030, les personnes auront tout juste fini de payer les crédits du lotissement. Et elles verront passer une autoroute à la place de l'herbe derrière chez elles. Excusez-moi, mais cela me paraît inconcevable. Il y a tout de même un gros souci. Et comment comptez-vous indemniser ces personnes ? Et nous, dans les maisons, qui sommes en rénovation, au pont de Jaillon ? Je ne suis pas le seul, il y a d'autres personnes. Continuons-nous les travaux pendant 15 ans ? Nous investissons dans la maison, mais nous prenons un coup de pied au derrière, pour ne pas dire « au cul » pour nous faire virer. Qu'est-ce que cela veut dire ? Ou alors, arrêtons-nous les travaux maintenant ? Prévenez-nous tout de même un peu à l'avance, parce que 15 ans, c'est demain. Moi, j'ai fini de payer mon crédit. Je l'ai pris en 1999, c'était hier. Que feront les personnes du lotissement dans 15 ans ? Leurs maisons seront invendables. Là, il faut peut-être une réponse aussi. Il n'y a pas que les agriculteurs. Il y a des particuliers concernés. Merci.

(Applaudissements)

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL

Je crois qu'il y a juste un élément d'incompréhension que je souhaite lever. La présentation qui a été faite est l'exposé du fait que le maître d'ouvrage, au travers d'un certain nombre d'études et recensements, a identifié un certain nombre d'enjeux sur ce territoire. Il les a recensés de façon exhaustive, c'est-à-dire que sur les différentes thématiques, humaines, naturelles, agricoles, il a recensé tous les enjeux. Dans la présentation, il a été cité l'exemple du golf. Cela ne veut pas dire que le maître d'ouvrage a décidé que le golf était plus important que tous les autres enjeux qui étaient identifiés. Nous avons un recensement des enjeux. Et ce recensement des enjeux doit justement permettre, en les confrontant les uns aux autres, d'éclairer sur la décision de quelle est la meilleure ou, si vous préférez, la moins mauvaise des variantes, qui permet d'éviter les impacts qui auraient été qualifiés de plus forts, les plus à enjeux. À ce stade, nous avons un recensement des enjeux. Il n'y a absolument pas de choses qui disent que nous privilégions un golf par rapport à des riverains ou autres. Cela sert juste à montrer que nous avons essayé d'identifier l'ensemble des enjeux présents sur le territoire pour être sûrs que la décision qui



est prise prendra bien en compte ces enjeux et par vos réactions vous pouvez dire si nous avons bien appréhendé les enjeux ou s'il y en a d'autres que nous n'avons pas appréhendés.

Aujourd'hui, nous sommes au niveau des fuseaux. Comme nous l'avons dit au niveau de la première analyse, cela nous a amenés à privilégier certaines alternatives, certaines variantes par rapport à d'autres. Ensuite, si le projet se poursuit, un travail sera fait sur un choix de fuseau. Et au sein de ce fuseau, sur un choix de tracé qui visera lui-même par son optimisation à minimiser les impacts sur le territoire. Ce n'est qu'au niveau du calage de ce tracé que nous pourrions déterminer quels sont au final les impacts réels de l'infrastructure sur le territoire. Et à ce stade, nous n'en sommes pas à pouvoir répondre à cette question « est-ce que nous impacterons telle maison plutôt que l'exploitation agricole qui est à 100 m ? » Lorsque nous en serons à ce stade, s'il devait y avoir impact sur l'habitat humain, en effet à ce moment-là le maître d'ouvrage peut être amené à conduire un certain nombre de procédures d'expropriation. Mais à ce stade, nous n'en sommes pas à pouvoir répondre à la question de savoir si nous expropriions tel habitant, parce que nous privilégions tel autre enjeu. Nous sommes au niveau des fuseaux, du recensement des impacts, du partage avec vous du fait que nous avons essayé de recenser l'ensemble des enjeux du territoire.

[Intervention hors micro]

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public

Je pense que le maître d'ouvrage vous a dit à qu'à ce stade le tracé proprement dit de l'autoroute n'était pas arrêté.

Monsieur, sur le financement européen.

Patrick BRETENOUX, habitant de Toul

Patrick BRETENOUX de Toul. Je vais arriver à ma question sur le financement européen, mais je voulais d'abord partir de cela. Est-ce que dans le débat public vous tenez compte de l'applaudimètre et pas seulement des interventions en minute des uns et des autres ? Parce que nous avons le désavantage... la salle qui est contre ce barreau A31 bis qui s'appelait avant A32, les personnes étaient contre il y a quelques années, elles ne seront pas pour aujourd'hui. Parce que les arguments avancés sont à peu près les mêmes. Donc, vous n'arrivez pas à les convaincre. La preuve, c'est que chaque fois que vous intervenez, personne n'applaudit. Vous n'arrivez pas à nous convaincre avec vos bons arguments rodés et avec vos chiffres qui, souvent, sont très contestables. Je contesterai ceux que vous avez avancés tout à l'heure pour le financement en disant : hors du barreau A31 concédé, avec de l'argent public et aussi de l'argent privé, pas de salut. Je conteste totalement cette version que vous avancez. Je donne un simple exemple : tous les jours, la banque centrale européenne déverse des milliards d'euros en Europe, les prête aux banques, à taux pratiquement nuls et la France ne pourrait pas emprunter à ces taux-là pour que les infrastructures soient construites. Il n'y a que les banques privées et donc que les sociétés d'autoroute qui pourraient emprunter à ces taux très bas ? Cela veut dire que c'est une décision politique uniquement. Ce n'est pas technique ou financier comme vous le dites. Un jour, des élus ont décidé de privatiser les autoroutes. L'argent qui était récupéré par cela devait servir aux infrastructures. Et aujourd'hui, il nous manque. Donc, vous avez là la preuve que ce sont bien des décisions politiques qui ont amené à cette situation. Aujourd'hui, nous n'avons plus l'apport de ce que rapportaient les autoroutes publiques et nous ne pourrions plus financer les infrastructures. Mais j'entends tous les jours des milliards d'évasion fiscale. Est-ce que les États ne pourraient pas aussi décider de se donner les moyens de récupérer cet argent qui nous passe sous le nez, peut-être d'ailleurs dans des camions – nous n'en savons rien – pour aller au Luxembourg entre autres, parce que c'est aussi un paradis fiscal ? Ce n'est pas seulement un endroit où les camions vont prendre de l'essence. Ils ne prennent même pas d'essence en France. Ils font le plein au Luxembourg. Ils traversent le Toulousain pour aller au sud ou ailleurs, sans aucun impact économique contrairement à ce que vous avez aussi dit tout à l'heure, parce que vous avez noyé le poisson : aucun chiffre, aucune précision sur l'impact économique qu'apporterait une autoroute.

Je voulais préciser cela tout de même, et je pose la question un peu comme cela a été posé tout à l'heure, sur la faisabilité. Je voudrais que soit étudié sérieusement, pas seulement à charge comme vous le faites tout le temps, puisque tous les arguments que vous donnez, c'est comme s'il n'y avait aucune autre possibilité que de faire ce barreau autoroutier. Cela veut dire que quelque part vous prenez les citoyens un peu pour des enfants. Vous détenez la solution. Et tout ce que nous pouvons dire à côté n'a aucun intérêt. Comme nous sommes là aujourd'hui surtout pour l'aspect environnemental – je



surveille la pendule, je serai bientôt arrivé au bout, donc je m'arrêterai –, il y a aussi l'aspect sanitaire. Tout à l'heure, dans la présentation qui nous a été faite sur l'air, vous n'aviez pas donné ces chiffres, ces arguments. Il n'y a pas seulement l'environnement, il y a la santé des populations. Avez-vous vu le nombre de milliers de morts que cela fait par an ?

Je termine en disant que si nous suivons votre logique, 20 ans après l'A31bis, il faudra construire une autre autoroute, puisque les camions sont toujours plus nombreux, les transports routiers sont toujours plus nombreux et nous ne pouvons pas faire autrement que de passer par la route. Dans 25 ou 30 ans, le débat reviendra parce qu'il faudra à nouveau construire des autoroutes, puisqu'il y aura à nouveau plus de camions. Je pense que nous serons tous morts asphyxiés, mais en attendant, votre logique sera respectée. Merci.

(Applaudissements)

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public

Je pense que peut-être sur le financement européen, vous pouvez dire quelques mots. Déjà, sur le financement européen, les règles qui existent à ce stade ?

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL

Sur le financement européen, vous l'avez dit vous-même, le mécanisme mis en place par les banques centrales n'est pas un mécanisme qui aujourd'hui permet de financer les infrastructures. Sur le plan Juncker, les autorités françaises et luxembourgeoises ont indiqué qu'elles souhaitaient travailler de concert pour voir dans quelle mesure un financement pouvait être mobilisé. Il faut rappeler d'un autre côté que le plan Juncker, il n'y a qu'un financement en crédit public pur qui est limité, puisque les montants évoqués incluent l'effet de levier qui est une mobilisation des fonds privés ou des recettes des usagers. Les deux gouvernements ont indiqué qu'ils souhaitaient regarder dans quelle mesure il pouvait y avoir une sollicitation. Cette sollicitation peut être de nature à avoir un impact sur le montant de la contribution publique. Maintenant, elle ne change pas totalement la donne sur les grandes équations à respecter et l'impact globalement sur le délai de réalisation du projet. Sur l'impact économique, je redonne juste un ordre de grandeur et vous renvoie à cette étude socioéconomique qui a été réalisée, qui dit que globalement, nous avons une valeur actuelle nette, c'est-à-dire la valeur de création de richesse par l'infrastructure qui est entre 3 et 4 milliards d'euros.

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public

Peut-être une précision aussi sur les aspects sanitaires et les études qui sont réalisées à ce stade ou qui seraient réalisées après ?

Luc CHRÉTIEN, chef de la division environnement CEREMA

Effectivement, nous avons évoqué très rapidement les études sanitaires, le volet air et santé. Un certain nombre d'études ont été conduites. Elles se sont traduites par des mesures précises sur les oxydes d'azote, le benzène et les aldéhydes en particulier, qui sont les principaux polluants issus de la circulation routière. Les résultats détaillés de ces études figurent dans les dossiers que vous pouvez télécharger. Je ne me lancerai peut-être pas ici dans les chiffres, sauf si vous le souhaitez. Nous avons par ailleurs réalisé une modélisation des émissions de polluants en comparant à un état initial de 2010 un état de référence de 2030 et un état de projet en 2030 en fonction des différents scénarios de concession et en fonction des différentes variantes Est et Ouest autour de Toul. Si nous comparons les différents scénarios, en fait nous avons des émissions très proches dans ces différents cas de scénario, qui ne sont pas significatifs. Et nous avons dans tous les cas, si nous comparons avec la situation actuelle, une baisse dans un certain nombre de polluants. Une baisse qui peut être importante en ce qui concerne les aldéhydes, le benzène, acroléine, monoxyde de carbone, les composés organiques volatils et les oxydes d'azote, également les particules fines et une augmentation de la concentration des polluants dans l'air pour certains polluants, en particulier les métaux, le nickel, le chrome, le baryum pour en citer quelques-uns.



Dans tous les cas, une baisse des polluants pour lesquels des avancées significatives sont attendues sur le plan technique, malgré une hausse de la circulation. Et donc une pollution qui reste équivalente, voire supérieure pour certains autres polluants.

[Intervention hors micro]

Luc CHRÉTIEN, chef de la division environnement CEREMA

Non, je n'ai pas dit cela, Monsieur. C'est une évolution qui est différente selon les types de polluants, à la hausse ou à la baisse.

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public

Peut-être rajouter quelque chose. Il me semble qu'il y a une obligation d'étude sanitaire à un stade ultérieur, s'il y a décision de faire l'ouvrage. Les impacts sanitaires sur la population.

Luc CHRÉTIEN, chef de la division environnement CEREMA

De toute façon, il y a obligation de faire une étude sanitaire parce que nous sommes dans un cas où nous sommes à plus de 50 000 véhicules/jour, plus de 10 000 habitants au km². C'est cadré de manière très stricte, et nous devons donc faire une étude du plus haut niveau possible en matière sanitaire, avec des mesures *in situ*, une estimation des émissions, une estimation de la concentration et pour finir une estimation des risques sanitaires.

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public

Effectivement, ce n'est pas à ce stade. C'est simplement s'il y a décision de faire l'ouvrage, il y aura des études complémentaires. Merci Monsieur d'avoir patienté aussi longuement, je vous passe la parole. Et vous aussi, Monsieur, parce que beaucoup de personnes patientent depuis longtemps. Vous aurez la parole après.

Benjamin CLAUDON, habitant d'Avrainville

Merci. Bonjour. Benjamin CLAUDON. Je viens d'Avrainville, donc le long du tracé Toul – Dieulouard. J'aimerais me poser non pas en tant qu'habitant d'Avrainville qui subira les désagréments du barreau, mais essentiellement en tant que Toulinois. En tant que Toulinois, comme beaucoup de monde ici, je suppose, j'emprunte tous les matins l'autoroute pour aller jusqu'à Nancy, pour étudier – beaucoup le font pour travailler. Que constatons-nous ? Effectivement, tous les matins, l'A31 est bloquée. L'A31, segment Gondreville – Laxou, c'est le segment de l'A31 qui concerne les Toulinois et qui les intéresse. J'ai vu passer au début un schéma avec un très joli code couleur qui montrait les degrés d'engorgement et l'évolution. Et j'ai constaté que sur Gondreville – Nancy, il n'y avait aucun changement. J'ai envie de dire que c'est normal puisqu'il n'y aura pas d'aménagement, si j'ai bien compris. Cette autoroute est donc bloquée. Pourquoi ? Moi, essentiellement, le constat que je fais tous les matins, ce n'est pas tellement un problème lié au trafic de poids lourds. Ce sont les personnes qui vont travailler et essentiellement les personnes qui doivent emprunter la sortie vers l'A33, vers Brabois, vers Ludres, toute cette zone-là qui est systématiquement bloquée et bloque toute l'A31.

Pour cela, si j'ai bien compris, rien ne sera fait. Pas d'aménagements au niveau de cette sortie. Pas d'aménagements près de Nancy. Si je résume le projet, nous aurons un barreau A31 bis Toul – Dieulouard qui concentrera toutes les nuisances, la pollution, la compromission de sites historiques, naturels. Personne n'a encore parlé, et c'est bien dommage, des charmantes bouteilles qui orneront le bord de nos routes, celles que les routiers jettent par leurs fenêtres, et nous savons tous ce qu'il y a dedans. Et donc, pour quels avantages ? On nous défend un intérêt économique. Pour le Toulinois, je n'y crois pas. Je suis désolé, vous ne m'avez pas convaincu. Et un désengorgement. Mais du coup, si j'ai bien compris, nous désengorgerons l'A31, sauf là où cela intéresse en fait les Toulinois, puisque ce segment sera toujours bloqué.



Personnellement, le constat que je fais est que le pays toulousain, c'est un peu la victime de ce projet, puisqu'il concentrera tous les inconvénients d'un nouveau segment autoroutier sans pour autant en tirer de réels avantages, du moins pas ceux que l'on nous promet.

Ma question est donc simple. Pourquoi ne pas chercher à aménager au moins la sortie vers l'A33, qui permettrait de fluidifier grandement le trafic aux heures de pointe ?

(Applaudissements)

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL

Comme tout à l'heure, je demanderai à Jérôme PFAFF d'apporter un complément sur l'A33 et les contraintes qui existent au niveau de l'A33.

Jérôme PFAFF, CEREMA

La difficulté que vous évoquez est celle que je citais tout à l'heure, à savoir l'accès à Nancy depuis Toul, depuis l'échangeur d'origine. Une des principales difficultés, c'est effectivement les remontées de files depuis l'échangeur origine qui sont principalement dues au peu d'écoulement que l'on trouve sur l'avenue de la Résistance, plus l'accès à Brabois.

[Intervention hors micro]

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public

Attendez. S'il vous plaît !

Jérôme PFAFF, CEREMA

Ce que je veux dire, c'est que ce n'est pas un aménagement purement autoroutier qui peut régler ce type de problématique. C'est avant tout un problème d'accès à Nancy.

[Interventions hors micro]

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public

Peut-être qu'une réponse plus précise pourra être apportée ultérieurement. Nous vous donnons un peu de temps.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL

Comme mentionné tout à l'heure, le projet ne permet pas de résoudre tous les problèmes de mobilité sur l'agglomération nancéenne qui sont liés aussi à des trafics sur d'autres axes que l'axe Nord – Sud auquel l'A31 bis apporte des réponses. L'A33, les trafics sont d'autres origines. Il y a un certain nombre de trafics locaux. L'État a indiqué que s'il y avait une volonté de la Communauté urbaine du grand Nancy de travailler sur les perspectives d'amélioration de la mobilité sur l'agglomération, nous étions prêts à accompagner cette réflexion. Mais à ce stade, nous n'avons jamais prétendu que le projet répondrait à l'ensemble des problèmes de mobilité, globalement, qui peuvent exister en Lorraine. Le projet répond à des enjeux de fluidification, de diminution de la congestion, clairement sur un axe essentiellement orienté Nord – Sud.

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public

Monsieur, qui attend depuis longtemps aussi.



Nicolas PETITJEAN, membre de la chambre d'agriculture

Nicolas PETITJEAN, Chambre d'agriculture. Nous sommes extrêmement attentifs aux perspectives qui sont données sur ce débat ce soir. Nous avons vu que nous avons une dynamique importante de l'agriculture sur ce territoire, qui a été présentée par notre collaboratrice tout à l'heure. Nous voulions savoir si vous alliez mesurer – même s'il y aura des compensations sur les exploitations par la SAFER, parce qu'il y a eu un travail en amont de la profession agricole pour essayer de limiter au maximum les emprises sur les exploitations et l'impact sur les exploitations – la perte économique, parce qu'il y aura tout de même soustraction de terres agricoles. Donc, est-ce que vous mesurerez la perte économique engendrée sur les exploitations agricoles, et par ricochet sur l'emploi et sur la valeur ajoutée de toute la filière, des opérations que vous citez ?

Yann LETROUBLON, chef de projet DREAL Lorraine

Au stade où nous en sommes, effectivement il n'y a pas d'évaluation économique de l'impact du prélèvement sur les terres agricoles. Comme nous vous l'avons présenté tout à l'heure, le choix de la variante déjà aura des incidences très contrastées sur le prélèvement des terres agricoles. Dans l'option des impacts les plus lourds, l'estimation de prélèvement sur terres agricoles (donc, pas sur tout le foncier) est d'environ 125 hectares, à mettre au regard des 207 hectares de réserve de la SAFER actuellement. J'insiste bien : c'est sur la variante sur laquelle l'impact est le plus élevé, sachant que c'est la variante 2 en tracé neuf à l'Ouest. L'État maître d'ouvrage privilégie les variantes 3, 4 et 5, donc avec les impacts un peu moins élevés en termes de prélèvement sur les terres agricoles. Et l'évaluation économique se fait au stade de l'étude d'impact, dès lors que nous sommes au choix du tracé et que nous pouvons finement définir le parcellaire et les exploitations impactées.

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public

Monsieur ?

Philippe MERCY, habitant de Villey-Saint-Étienne

Philippe MERCY. J'habite à Villey-Saint-Étienne. Je suis natif de Villerupt, donc je connais assez bien le sillon lorrain. La question que je me pose... effectivement, nous aurons une autoroute qui sera potentiellement modifiée, élargie. Mais au niveau des flux, nous savons que cela coïncide aux entrées et aux sorties des villes. Et s'il n'est pas envisagé de modifier les accès au milieu urbain, avoir 3, 4, 5 voies à terme ne changera rien puisque de toute façon au-delà de 30 ans, nous aurons de nouveau le flux qui augmentera. Comment faisons-nous pour ouvrir les robinets aux entrées des villes ? L'autre question que je me posais est au niveau comportemental, au niveau des routiers. Il y aura un flux routier que vous comptez faire passer par une bretelle d'accès payante, qui leur fera gagner soi-disant 10 minutes, moyennant un tarif, sauf que ce tarif n'est pas répercuté par l'entreprise. Il sera répercuté par le chauffeur. Et c'est le chauffeur qui fait son choix d'itinéraire. Je pense qu'entre gagner de l'argent ou perdre un peu de temps, son choix sera vite fait. Merci.

(Applaudissements)

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL

Je parle à la place des professionnels du transport, mais je ne pense pas me tromper en disant que ce n'est pas le chauffeur qui choisit son trajet. Lorsque nous faisons ces analyses nous voyons bien que le temps a une grande valeur. Il a une valeur liée à l'immobilisation d'un certain nombre d'éléments, à des coûts directs, des coûts salariaux ou autres, mais des coûts d'immobilisation du véhicule. Les recettes de l'employeur sont liées aussi au nombre de tournées qui pourront être réalisées, c'est-à-dire au nombre d'actes qui pourront être facturés à des clients. Il a des enjeux de respect de contraintes de contrats, de livraisons. Donc, aujourd'hui, clairement, il y a un organisateur du transport et c'est cet organisateur qui prend en compte ces différents paramètres pour faire ces choix. Nous avons des ordres de grandeur de coûts horaires pour les poids lourds qui sont de l'ordre de 45 euros de l'heure. Nous voyons que ce gain de 10 minutes, plus le gain kilométrique avec des impacts



directs sur les coûts, directement liés aux kilomètres : le carburant, l'usure, etc. Les éléments d'analyse montrent que ce tracé est pertinent. Un transporteur optimise ses tournées, il optimise son temps de conducteur pour pouvoir avoir le maximum de tournées. C'est valable très largement, que le transporteur soit Français, ou d'autre nationalité. Nous avons projeté tout à l'heure des schémas, ils seront mis en ligne pour ceux qui veulent les étudier dans le détail. Oui, ce barreau a une pertinence économique et elle est démontrée par les différents éléments de coût qui sont pris en compte par les organisateurs de transport.

Sur l'accès des villes, une fois encore nous sommes dans la complémentarité des modes. Nous travaillons sur le TER, sur le ferroviaire, sur les TCSP, etc. Tout un travail sur les autres modes est fait pour l'accès dans la ville pour que les autres modes aient toute leur pertinence. Il y a déjà de nombreux déplacements qui ne vont pas de centre à centre, puisque nous voyons justement aujourd'hui que se développent les déplacements de périphérie à périphérie, parce qu'il y a des habitats, mais aussi des activités qui sont implantées en périphérie. Il n'y a pas que des enjeux d'accès de ville et l'autoroute ne répond pas qu'à des enjeux d'accès de ville. Lorsque nous sommes sur des accès de ville routiers, nous avons des réflexions sur un certain nombre d'échangeurs qui peuvent poser souci, où cela nécessite un travail d'étude avec les maîtres d'ouvrage des réseaux secondaires pour voir les aménagements qui peuvent être réalisés pour assurer de la fluidité à ces points d'échange entre le réseau autoroutier et le réseau secondaire. Nous avons donc des réflexions sur un certain nombre d'échangeurs, notamment tout ce qui concerne la rocade de Metz et la zone d'entre Richemont et Hauconcourt, où il y a une densité d'échangeurs relativement importante. Comme je le disais, à Nancy, il y a des problématiques de déplacement particulières et nous sommes tout à fait disposés à étudier conjointement avec la collectivité ce qui peut être fait pour l'amélioration des déplacements sur le secteur.

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public

Je vous remercie. Je vois que l'heure passe, il est 23 h. Nous avons dit que nous prendrions toutes les questions. Je propose que les personnes qui ont des questions à poser lèvent la main pour voir combien il y en a. Je vois 4 personnes. Je propose que nous prenions la question de Monsieur, là.

Philippe GAUVIN

Bonjour, Philippe Gauvin. J'ai travaillé dans le temps sur une liaison fluviale qui s'appelait la liaison Saône – Rhin. Au niveau technique, je suis très affligé de ce que j'ai entendu aujourd'hui. Je trouve que pour des représentants de l'État, avec qui j'ai travaillé pendant 35 ans, c'est un peu pitoyable. Maintenant, j'ai une question, à savoir si vous pouvez nous confirmer que M. Harlem DÉsir a bien signé au niveau de l'Europe l'engagement de la France pour la réalisation du barreau A31 bis.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL

La réponse est non, bien évidemment, puisqu'aujourd'hui nous sommes en débat public. Le débat public éclaire le maître d'ouvrage sur les suites qui doivent être données. Lors de la commission intergouvernementale entre les autorités françaises et luxembourgeoises, les deux gouvernements ont simplement rappelé qu'ils souhaitaient collaborer sur les problématiques de mobilité entre les deux pays et que ce projet faisait partie des projets qui étaient à l'étude, et sur lequel il y avait une volonté d'avancer. Mais à ce stade, il n'y a pas de décision et le secrétaire d'État, d'ailleurs, n'aurait pas de compétences particulières sur le sujet.

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public

Monsieur souhaite réagir à votre réponse.

Philippe GAUVIN

Je veux une confirmation écrite de ce que ce Monsieur vient de dire.



Laurent PAVARD, membre de la Commission particulière du débat public

Monsieur, c'est porté au compte-rendu du débat. Ce sera par écrit sur le site du débat et dans le rapport.

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public

Monsieur, tout là-haut.

Raynald RIGOLOT, président de la Fédération Flore 54

Bonsoir. Raynald RIGOLOT, président de la Fédération Flore 54, qui regroupe 50 associations de l'environnement en Meurthe-et-Moselle et qui a piloté pendant plus de 8 ans le collectif de 75 associations pour la défense du massif de Haye. J'ai entendu des choses ce soir, tout du moins un tout petit point positif, c'est le fait de dire que les aménagements de l'A31 ne sont plus impossibles. Là, c'est déjà une grande avancée. Ce n'est pas que ce n'est plus impossible, mais c'est totalement faisable. Et nous ne comprenons pas vraiment votre position et sommes stupéfaits pour tous ceux qui ont travaillé sur le massif de Haye. Et il y avait encore quelques élus qui étaient intervenus tout à l'heure. Pendant plus de 6 ans, il nous a été impossible d'avoir les informations de la DREAL sur les emprises nécessaires à l'élargissement de l'A31 et de l'A33 dans le cadre de la protection de la forêt de Haye. Quelques mois avant l'enquête publique, vous avez osé, la main certainement forcée entre autres par le préfet BARTOLT, apporter tout de même des éléments pour mettre à l'enquête publique, pour dire tout simplement qu'il vous fallait 45 m de l'axe de l'autoroute de chaque côté. Vous vouliez même à un moment – vous ou d'autres – 100 m. Il y a eu largement débat. Il y a eu aussi largement consensus pour accepter ces 45 m. Et vous avez, non sans culot, demandé une emprise de plusieurs dizaines d'hectares pour aménager le nœud autoroutier de l'entrée sur Laxou. Comment, il y a un an et demi, nous avez-vous fait accepter de telles dispositions pour mettre aux normes l'autoroute qui n'est pas aux normes, pour prévoir des travaux d'élargissement et voir aujourd'hui, quelques mois après, reniées toutes vos demandes ? C'est tout à fait scandaleux.

(Applaudissements)

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public

Peut-être une réponse à cette interpellation et notamment sur les emprises, si j'ai bien compris au niveau de l'échangeur de Laxou ou du nœud de Laxou.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL

La position qui a été exprimée à l'occasion de cette procédure de classement a été le souhait de préserver l'avenir sans qu'il y ait de projet. Nous avons souhaité préserver les possibilités par rapport à l'avenir, sachant qu'il nous appartient aussi de nous projeter à long terme et de voir ce qui peut être fait. Nous avons demandé une emprise qui permettrait l'élargissement éventuel. Ensuite, nous avons demandé au niveau de l'échangeur, justement parce qu'il n'y a pas d'étude sur la reconfiguration de cet échangeur, de préserver suffisamment d'emprise pour, un jour, s'il devait y avoir un réaménagement, pouvoir le faire. Et aujourd'hui d'ailleurs, lorsque nous évoquons la question tout à l'heure de l'aménagement de l'échangeur origine, en effet rien que techniquement il faut voir comment nous pourrions l'aménager. Je rappelle qu'il n'y a pas d'étude sur comment nous pourrions l'aménager et sur la compatibilité avec le classement tel qu'il est envisagé, avec la possibilité d'aménager. Puisqu'en effet, il n'a pas été retenu l'emprise conservatoire qui avait été souhaitée pour préserver l'avenir au cas où il y aurait eu un besoin.

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public

Je poursuis avec Madame, là-haut.



Catherine GIBIERGE, habitante de Villey-Saint-Étienne

Bonsoir. Je suis habitante de Villey-Saint-Étienne. J'ai une question qui rejoint celle de quelqu'un qui avait parlé juste avant. Je ne comprends pas sur quoi vous vous appuyez pour l'étude qui dit que l'A32 payante est pertinente. Étant habitante du coin, je pense que je ne prendrai pas l'A32. Les personnes qui partent en vacances, qui passent par la Lorraine, qui font donc Nord – Sud, jusqu'à la côte, je pense que, pour gagner 10 minutes sur un trajet d'une journée ou deux, elles ne payeront pas non plus 3 euros et quelques. Le pire, je pense, ce sont les routiers qui, eux, font peut-être 2 ou 3 jours de passage en France et qui ne payent pas 3 euros et quelques, puisque nous payons à la hauteur de l'essieu. Vous ne nous avez pas donné le prix de ce que payerait un camion pour 10 minutes de passage sur une autoroute payante. Je voudrais juste que vous le précisiez. Merci.

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL

Tout à l'heure, il a été rappelé que le coût du péage à mettre en regard des gains de temps et des gains kilométriques est pour un poids lourd de l'ordre de 10 euros hors taxe, ce qui est une donnée pertinente pour un professionnel, puisqu'il facture du hors taxe et que la TVA n'a pas de sens dans ce cas-là. Donc, pour ce poids lourd, je ne redéployerai pas le raisonnement parce qu'il est relativement long. Je sais qu'il est difficile d'appréhender, lorsque nous ne sommes pas dans la profession, l'ensemble des facteurs économiques qui interviennent dans la constitution du coût horaire de cette activité de transport. Je me permets, puisque nous avons déjà développé assez longuement, de renvoyer un document qui sera mis en ligne, puisque nous l'avons transmis à la CPDP, qui expose très clairement pour le transport routier quels sont les coûts horaires, quels sont les coûts d'immobilisation du véhicule, d'immobilisation de la marchandise, etc., et qui montre qu'en termes de calcul économique pour les acteurs du monde de transport ce barreau, pour environ 90 % des poids lourds, est plus attractif que l'alternative via Nancy. Sans intégrer un certain nombre de facteurs non quantifiables économiquement qui influent, sur le fait que lorsque l'on passe par Nancy il y a des pentes importantes, il y a une multiplicité d'échangeurs qui sont des facteurs de diminution de la fiabilité du temps de transport, fiabilité qui est valorisée par les acteurs du transport. Vous avez une fiche qui expose dans le détail ces différents éléments, qui expose également les différentiels de coûts par nationalité et qui conforte le fait que ce barreau est bien attractif d'un point de vue économique.

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public

Cette question a effectivement été posée à plusieurs reprises. Donc, la DREAL a préparé une fiche sur ce sujet, qui sera mise sur le site. La dernière question était là.

Pierre CRETIN, habitant d'Écrouves

Bonjour. Pierre CRETIN d'Écrouves. Je rappellerai un événement qui s'était passé justement au sujet de l'A32 en 2004-2005. J'étais alors président de l'association Vigilance Écrouves 54. Nous avons travaillé sur le projet de l'A32. Je reviens sur le projet de l'A32 parce que je crois que vous l'avez mis un peu rapidement de côté. Et justement, nous avons fait une proposition de tracé autoroutier. Au cours de cette période, nous avons présenté dans des débats publics ce projet. Il y avait même à certaines réunions des élus – je crois même que certains sont encore là aujourd'hui – qui n'avaient pas trouvé aberrant notre projet, et même pour certains l'avaient appuyé. Puis, j'avais envoyé un exemplaire du dossier à M. DINET, Président du Conseil général de l'époque. Nous avons eu un silence complet sur ce projet.

Quand je vous entends dire que le projet d'aménagement de l'A31 est un projet gouvernemental, je ne suis pas tout à fait d'accord avec vous. Je suis persuadé que c'est un projet politique de nos élus lorrains, en particulier de la région Lorraine qui veut continuer sur sa lancée de développement économique du sillon mosellan. Moi, je vous parle du sillon mosellan. À l'époque de l'A32, nous parlions du sillon mosellan, du sillon meusien. Maintenant, c'est le sillon lorrain. La Meuse n'existe plus. C'est vrai que nous les oublions bien souvent ces gens-là. Dans le cadre de la grande Lorraine, de la grande région rattachée à l'Alsace et à la Champagne, il faut penser aussi à l'aménagement du territoire. Comment avait été construit ce projet à l'époque ? Il avait été construit à partir du dossier d'étude du Conseil économique et social. Vous nous parlez du



trafic routier. Le trafic routier avait été étudié par le CES à l'époque en prenant en compte des flux, mais aussi de la destination des flux. J'ai entendu tout à l'heure que le barreau Toul – Dieulouard délésterait de 16 000 véhicules par jour l'A31 au niveau de Nancy – Toul. Mais avez-vous fait l'étude de la destination finale de ces véhicules ? C'est justement pour cela qu'un autre projet avait été soumis à l'époque, parce qu'il rappelait que dans la destination finale de tous ces véhicules-là, une grande partie ne devait absolument pas passer par Metz et le Luxembourg. La preuve, lorsque vous passez au Luxembourg et que vous allez sur l'autoroute belge, vous constatez que la majeure partie des véhicules ne descendent pas sur Liège, mais remontent vers Bruxelles, vers la Hollande, vers l'Allemagne du Nord. Je pense qu'une étude un peu plus approfondie de la destination finale des trafics ferait apparaître que bien souvent ces véhicules-là n'ont rien à faire sur l'A31. Et l'A31 serait délestée naturellement déjà en captant ce trafic bien avant. Parallèlement à cela, dans le projet A32, nous avons fait l'étude du contournement de Nancy. Le contournement de Nancy n'intervient pas, et vous le dites bien : c'est autre chose. À l'époque, c'était un tout. Et tous les véhicules qui engorgent le contournement au niveau de Brabois, qu'en ferez-vous ? Ils arriveront de toute manière sur l'A31 un peu plus haut. Le problème reste là.

Je vous le demande. Pouvez-vous faire ou avez-vous fait cette étude – mais à ce moment-là, publiez-la – sur la destination finale des véhicules qui parcourent l'A31 ?

Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL

Nous ferons une réponse à deux voix. Je repasserai la parole après à Sylvain LAROSE du CEREMA, qui a fait nos études de trafic et qui vous indiquera que nous travaillons sur une matrice qui intègre l'ensemble des origines destination, notamment sur les poids lourds. Juste pour rappeler ce que je disais tout à l'heure, le projet a eu une histoire. Il y a eu un débat public sur l'A32 qui a justement permis d'exprimer un certain nombre de choses, d'orientations. Ces orientations étaient d'une part de privilégier l'aménagement sur place plutôt que de réaliser de grandes infrastructures essentiellement dédiées au trafic de transit et d'autre part de développer les autres modes. Je ne réexposerais pas aussi longuement que tout à l'heure le fait que l'État s'est inscrit dans cette logique et a développé le projet dans cet esprit.

Juste pour répondre sur le fait que c'est bien le projet porté par le maître d'ouvrage État. D'ailleurs, la saisine de la Commission nationale du débat public a bien été faite par les deux ministres compétents, la ministre de l'Écologie et le secrétaire d'État aux transports. C'est donc bien une décision de l'État qui porte ce projet et qui, aujourd'hui, le soumet au débat public.

Sylvain LAROSE, CEREMA

Pour répondre à la question sur l'étude de trafic, je vous confirme qu'une étude de trafic a été réalisée, et que le rapport est disponible sur le site internet du débat public. Cette étude de trafic s'appuie sur un recueil de données important qui a été réalisé sur l'ensemble du périmètre du sillon lorrain, puisque nous avons fait des postes d'enquêtes de circulation, au Sud sur l'A31, sur la RN 57, à l'Ouest sur la RN 4 et sur l'autoroute A4, au Nord sur l'A30 et A31 au niveau de la frontière, et à l'Est sur la RN 4 et la RD 910 qui permet de rentrer dans le sillon lorrain depuis Saint-Avold à destination de Pont-à-Mousson. Ces enquêtes ont été réalisées par entretien avec des conducteurs automobilistes et chauffeurs poids lourds pour leur demander précisément d'où ils venaient, où ils allaient et quel était le motif de leur déplacement. À partir des résultats de cette enquête, nous avons identifié effectivement un certain nombre de véhicules qui ne faisaient que traverser le sillon lorrain. Et ces véhicules ont été identifiés et pris en compte comme tels dans la modélisation. Nous avons également identifié par ce biais-là l'ensemble des véhicules qui étaient pour le coup en échange, c'est-à-dire qu'ils venaient de l'extérieur, mais se rendaient dans le sillon ou qu'ils quittaient le sillon pour se rendre à l'extérieur. Ces éléments-là existent et sont pris en compte dans l'étude de façon tout à fait normale.

En ordre de grandeur, nous estimons que le transit VL, c'est-à-dire des véhicules légers, qui ne font que traverser le sillon, représente un peu plus de 10 000 véhicules/jour. Et sur les poids lourds, nous sommes aux alentours de 5 000 véhicules/jour.

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public



Je pense qu'il n'y a plus de questions. Si, vous aviez encore une question. Ce sera la dernière et la toute dernière. Et je vous demanderai d'être court, parce que vous avez déjà eu la parole, et il est tard.

M. WALTHER, habitant de Villey-Saint-Etienne

C'est juste une petite question sur la partie environnementale qui nous concernait ce soir, parce que je vois que Mme NOIRET et M. CHRÉTIEN n'ont pas beaucoup participé et cela m'ennuie pour eux. Je pense à eux très fort et je leur pose une petite question, parce que je suis gentil.

J'ai lu avec beaucoup d'attention votre dossier sur l'environnement, sur l'état initial du bruit, sur l'état initial de l'air, sur de nombreuses choses très intéressantes. Par contre, je n'ai pas trouvé l'état initial de l'environnement sur Fontenoy, qui est directement impacté par le fuseau numéro 5, ni l'état initial du bruit, parce qu'ils seront fortement impactés en cas de fuseau numéro 5. J'ai retourné cela dans tous les sens, mais il n'y figure pas. Pourriez-vous me dire pourquoi ?

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public

La parole est à la DREAL.

Sophie NOIRET, responsable PCI biodiversité CEREMA

Vous avez tout à fait raison. Il n'y a pas eu d'état initial sur cette section-là, puisque lorsque nous avons commencé les études, elle ne faisait pas partie du fuseau d'étude. C'est une proposition d'une variante d'une collectivité, qui nous a été proposée. C'est une proposition qui a été faite ultérieurement aux premières études qui ont été réalisées. Donc, c'est un manque – nous sommes tout à fait d'accord – sur la zone de Fontenoy qu'il faut que nous complions pour avoir plus de données. Nous connaissons déjà un certain nombre de paramètres environnementaux sur cette section, mais effectivement il faut que nous approfondissions un peu plus pour la variante numéro 5. Nous sommes bien d'accord.

Christine JEAN, membre de la Commission particulière du débat public

J'en profite pour dire qu'il y a des lecteurs attentifs des documents qui se trouvent sur le site du débat public, sur ce projet de l'A31 bis. Je vous invite à aller regarder toutes les études qui y figurent. Je vous signale à nouveau qu'il y a cet atelier sur les offres de déplacement à Thionville le 11 juin. Il y a également deux autres réunions publiques qui auront lieu. Celle qui vous intéresse peut-être plus particulièrement aura lieu à Nancy le 24 juin et la réunion de clôture à Metz le 25 juin. Je vous remercie beaucoup pour votre participation. Vous avez, j'espère, tous pu vous exprimer. Vous avez entendu les réponses du maître d'ouvrage. Nous essaierons de faire des progrès également pour mettre sur le site les questions qui sont posées par internet, pour les mettre plus rapidement. En tout cas, je vous remercie de votre présence et je vous souhaite une bonne fin de soirée.

(Fin de la réunion à 23h30)