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

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

En tribune

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

Maîtrise d'ouvrage :
Emmanuelle GAY, Directrice de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Lorraine
Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL Lorraine
Yann LETROUBLON, Chef de projet DREAL Lorraine
Jérôme PFAFF, CEREMA

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

Nombre de participants : 183 personnes

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

(Début de la réunion à 19h15)

Intervention d'Alice Sophie MAIRE, conseillère déléguée au développement durable et à l'écologie urbaine

Alice-Sophie MAIRE rappelle que le projet A31 bis permettrait la création d'un corridor entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud, et ce dans un contexte de réforme territoriale. Elle insiste sur l'importance de la concertation et du débat et conclut son intervention sur la nécessité d'accroître la mobilité pour le développement du territoire au niveau national et européen.

Présentation du débat public

Michel MORIN, président de la Commission Particulière de Débat Public (CPDP), annonce en préambule que la CPDP a transmis les demandes d'expertise complémentaire indépendante à la Commission nationale du débat public (CNDP).

- sur la faisabilité de l'élargissement à deux fois trois voies de l'A31 actuelle, entre Gye et Dieulouard,
- sur le trafic attendu sur un éventuel barreau neuf Toul – Dieulouard

La CNDP se prononcera sur ces demandes le 2 juillet 2015. En cas de réponse positive, le débat serait prolongé de 2 mois.

Laurent PAVARD, membre de la CPDP, rappelle les principes réglementaires du débat public et les enjeux qui le légitiment, tels que la participation des citoyens aux processus de décisions et la garantie d'indépendance de ses décisions. L'objet du débat public est de remettre le citoyen au cœur de la décision publique. Il porte sur l'opportunité du projet et vise à :

- informer le public ;
- lui donner les moyens de participer ;
- éclairer le maître d'ouvrage sur les aspects problématiques du projet ;
- enrichir, démocratiser et légitimer la décision.

Le rôle de la CPDP, indépendante et neutre, est d'organiser le débat public et d'y garantir la transparence de l'information, l'équivalence d'expression et de participation et le caractère argumenté des avis exprimés. Laurent PAVARD décline les modalités de participation du public à travers les avis, contributions et cahiers d'acteur. Il invite les participants du débat à consulter le site Internet de la CPDP et à poser leurs questions sur les espaces de discussion. Laurent PAVARD rappelle que le débat public fera l'objet d'un compte-rendu (rédigé par la CPDP) et d'un bilan (rédigé par la CNDP). Trois mois après ces publications, le maître d'ouvrage fera connaître sa décision sur les suites à donner au projet. Il rappelle les différentes modalités de rencontres proposées au cours du débat : 9 réunions publiques, dont 4 thématiques, 2 ateliers et des débats mobiles organisés dans des lieux fréquentés pour rencontrer les riverains et recueillir leur avis notamment.

Présentation du projet autoroutier A31 bis

Yann LETROUBLON (DREAL) rappelle que le sillon lorrain est situé au cœur d'un corridor de déplacement européen nord-sud, qui implique des transits importants. Par ailleurs, la région compte d'importantes agglomérations qui génèrent de nombreux trafics. À ce contexte s'ajoute l'attractivité économique du Grand-Duché de Luxembourg, qui influence la mobilité du nord de la région.

L'A31 supporte un trafic très élevé, de l'ordre de 80 000 à 96 000 véhicules par jour. Le trafic poids lourd y est également très élevé, de l'ordre de 10 000 poids lourds, par jour. 55 % de ces poids lourds sont en transit. Les conditions de circulation de l'A31 sont difficiles et denses sur l'ensemble de l'itinéraire. Le taux de gravité des accidents y est plus élevé que sur les autres autoroutes françaises. Dans les 15 prochaines années, ces conditions de circulation se dégraderont progressivement sur l'ensemble de l'itinéraire.

Pour répondre aux besoins de déplacement, la région bénéficie cependant d'autres atouts que l'infrastructure autoroutière : les voies de navigation, avec la Moselle, du nord de la Lorraine à l'ouest de Nancy et la voie ferrée, orientée nord-sud. L'offre de transport de voyageurs sur rail a d'ailleurs été augmentée durant ces dix dernières années et se poursuit à travers le

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

cadencement des trains. Pour les voyageurs, la capacité du réseau ferroviaire est suffisante, mais nécessite des investissements. S'agissant du fret, les modes ferroviaires et fluviaux sont en cours de développement. Des plates-formes multimodales (routier, ferré, fluvial) accueillent des marchandises de façon massifiée. Le développement de ces modes alternatifs à la route permet d'imaginer, à l'horizon 2030, une augmentation du volume transporté équivalent à 1000 poids lourds par jour. La région Lorraine est donc l'une des régions les plus multimodales de France. En revanche, la réponse des projets multimodaux à la saturation de l'A31 reste partielle. C'est la raison pour laquelle le maître d'ouvrage propose un aménagement autoroutier pour répondre aux besoins en déplacement des Lorrains et aux besoins économiques du sillon.

Les objectifs du projet A31 bis sont :
- de réduire la congestion sur l'A31 ;
- d'améliorer la sécurité des usagers et des agents qui interviennent sur la chaussée ;
- d'accompagner le développement économique en améliorant la desserte du territoire.

Le projet porte sur la conception d'un itinéraire global de 115 km, du nord au sud, avec 90 km d'aménagement, via :
- l'élargissement de l'autoroute actuelle à deux fois trois voies lorsque c'est envisageable ;
- des remises à niveau de l'autoroute actuelle : protection phonique, amélioration de l'assainissement, rétablissement des continuités écologiques ;
- la construction de nouveaux tronçons, à deux fois deux voies, en veillant à minimiser les effets sur l'environnement.

Cinq variantes du projet sont soumises au débat public (en tracé neuf ou en aménagement), sachant que les variantes en tracé neuf sont plus contraignantes sur les milieux humain, agricole et naturel. Dans ces conditions, l'État privilégie les variantes en aménagement sur place.

Yann LETROUBLON (DREAL) aborde ensuite les différents aspects de coût du barreau Toul – Dieulouard pour les transports de marchandises et déclare qu'à la lumière de ces éléments, le barreau reste attractif pour 90 % des transporteurs ainsi que pour les usagers en transit.

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

Trois scénarios sont possibles :
- la concession réduite, avec une contribution publique de l'ordre de 900 millions d'euros et une mise en service de l'ensemble de l'itinéraire 20 ans après la déclaration d'utilité publique du projet ;
- la concession partielle, avec une contribution publique de 500 millions d'euros et une mise en service de l'itinéraire 10 ans après la déclaration d'utilité publique.
- la concession étendue, avec une contribution publique de 300 millions d'euros et une mise en service 6 ans après la déclaration publique du projet ;

Effets attendus :
- la diminution de la congestion sur l'ensemble de l'axe ;
- la fiabilisation des temps de parcours ;
- l'amélioration de la fluidité des déplacements ;
- l'amélioration de la sécurité ;
- la remise à niveau environnemental des sections élargies ;
- le renforcement de la desserte du territoire.

Intervention de Jacques BLINDAUER, rapporteur de l'atelier « Financement »

Jacques BLINDAUER déclare en préambule que tous les participants à l'atelier se sont accordés sur la nécessité de résoudre les problèmes de congestion de l'A31, et notamment d'installer des équipements réduisant les nuisances sonores liées aux déplacements. Il rappelle que le principe de financement du projet repose sur un équilibre à trouver entre l'État et les collectivités territoriales.

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

Considérant la nécessité de ne pas déstabiliser les collectivités en leur imputant un financement trop lourd, plusieurs hypothèses ont été évoquées :

- la mise en place d'un projet *a minima*, sans concession ;
- la réalisation progressive des aménagements en fonction des priorités chiffrées et détaillées, tronçon par tronçon ;
- la mise en place d'aménagements de modernisation (élargissement de la D 611 à deux fois deux voies), sans concession ;

D'autres modes de financement ont également été évoqués : le péage ; la sollicitation des collectivités ; l'application du principe pollueur – payeur ; l'utilisation de la taxe sur l'essence ; les fonds européens ; la mise en place d'une vignette ; la mise en place d'une écotaxe régionale.

Les participants se sont également interrogés sur les alternatives à la route, puis sur les raisons du surcoût d'une concession privée, le contour des contrats de concession, le coût de l'entretien courant de l'autoroute. Jacques BLINDAUER conclut son intervention sur la présentation d'éléments chiffrés.

Intervention de Sandrine MARX, rapporteur de l'atelier « Offre des réseaux de transports et des déplacements transfrontaliers »

Sandrine MARX déclare que le principal point d'ancrage de cet atelier a porté sur l'aboutissement du projet A31 bis dans des délais raisonnables et sur la nécessité d'envisager des solutions alternatives à la route, tant pour le transport de voyageurs que pour le fret, afin de contenir la hausse du trafic et de promouvoir le développement durable. Plusieurs propositions ont été envisagées :

- compléter le projet A31 bis avec le développement ou l'amélioration d'autres modes de transport (bus transfrontaliers, co-voiturages, train, monorail) ;
- augmenter le cadencement, l'amplitude horaire, l'ouverture de nouvelles lignes de bus (Sandrine MARX pointe l'exemplarité du projet luxembourgeois « MoDu »)

Les membres de l'atelier ont proposé plusieurs pistes d'amélioration :

- la création de voies et de parkings réservés au co-voiturage ;
- la mise en place de plates-formes dédiées ;
- la régulation de la circulation (feux intelligents à certains échangeurs, limitation du transit des poids lourds aux heures de pointe).

Les autres sujets ont concerné la réutilisation d'anciennes gares ferroviaires, la modification de l'organisation du travail pour étaler les flux, la continuité de la voie poids lourds à la frontière luxembourgeoise ou la modulation des voies pour suivre les mouvements pendulaires du trafic.

S'agissant du transport des marchandises, les préconisations ont porté sur le développement du transport fluvial (Moselle) et le renforcement des structures intermodales. Sandrine MARX conclut sur le fait que la solution au développement du trafic sur l'A31 ne saurait venir du seul projet A31 bis, mais de la complémentarité entre tous les modes de transport.

Questions et avis

Le débat public

- Prise en compte des opposants au projet

Une intervenante témoigne de rumeurs selon lesquelles l'issue du projet et les aménagements seraient déjà décidés. Elle s'enquiert de la réaction de la CPDP si ces rumeurs étaient confirmées. Elle demande ensuite au maître d'ouvrage si à l'heure actuelle le projet de barreau Gye – Dieulouard peut être abandonné.

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

Michel MORIN affirme que la CPDP considère que rien n'est arrêté. Si c'était le cas, les membres de la CPDP auraient refusé d'organiser ce débat public.

Emmanuelle GAY (DREAL) déclare que le principe du débat est de recueillir toutes les questions. Elle assure que tout est ouvert, que rien n'est décidé et que le principe de poursuite du projet relèvera de la décision ministérielle. L'abandon du projet ou du barreau Gye – Dieulouard est une possibilité.

Un intervenant remarque qu'une majorité d'avis défavorables au projet se sont fait entendre tout au long du débat. Il s'enquiert des effets de cette majorité sur la conception du projet et doute qu'ils soient pris en compte. Il dénonce ensuite les destructions paysagères, les solutions proposées pour réduire les impacts agricoles, les nuisances sonores, la pollution, qui s'appuient sur des arguments pseudo-scientifiques et rhétoriques. Il s'oppose formellement au modèle de ce projet, qu'il place en perspective de l'exemplarité supposée de la France vis-à-vis de la COP 21. Au nom du principe de démocratie participative défendu par les élus nationaux et locaux, il demande un referendum sur le projet A31 bis.

Un intervenant rappelle la venue prochaine de Ségolène ROYAL pour inaugurer la cité des paysages et signer les nouvelles conventions lorraines de territoire à énergie positive pour la croissance verte. Il remarque que dans le même temps, les discussions portent sur la création d'une autoroute qui va détruire des paysages, des forêts et des terres agricoles. Il demande quelle est la cohérence du Ministère.

Emmanuelle GAY rappelle que le ministère a été constitué pour mettre en liaison les aménageurs et les acteurs de l'environnement pour travailler sur l'intégration des enjeux environnementaux. Par ailleurs, l'action du ministère porte sur l'ensemble des modes afin de travailler sur des solutions intégrées.

Au cours de leurs interventions, plusieurs participants évoquent la bonne tenue du débat public qui a permis de faire évoluer les discours, et la nécessité de poursuivre le dialogue.

- <u>Absence des élus grands nancéiens</u>

Plusieurs intervenants, citoyens ou élus (député, élus locaux) déplorent et critiquent l'absence des élus grands nancéiens au débat; cette assertion est réfutée par un autre intervenant, lui-même vice-président du Grand Nancy.

Focus sur le Barreau Toul – Dieulouard

- <u>Hypothèses de trafic</u>

Un intervenant revient sur les estimations du maître d'ouvrage sur la fréquentation du barreau Gye – Dieulouard, évaluée à 18 000 véhicules/jour, qui n'est pas justifiée dans le dossier du CEREMA, mais repose sur un modèle de prévision ancien et désuet. Il rappelle également que le CEREMA est une filiale du maître d'ouvrage, ce qui conduit à douter des chiffres proposés. Il évoque la nécessité de comprendre la répartition des flux de l'A31, en particulier sa partie sud.

Le maire de Villey-Saint-Étienne s'interroge également sur le report effectif des transports sur cet axe.

Sylvain LAROSE (CEREMA) déclare que les méthodes d'études de trafic sont standardisées et sont utilisées tant par les bureaux d'étude publics que privés. Il rappelle que les résultats des enquêtes portent sur 10 000 véhicules et 4500 poids lourds vers le nord, à partir de l'A31 et de la RN 4. Concernant les hypothèses de construction d'un modèle de trafic, elles reposent sur des enquêtes extérieures au périmètre d'étude et des données d'enquête sur les modalités de déplacement au sein du périmètre. Sylvain LAROSE indique ensuite que les flux au niveau de l'échangeur Nancy – Laxou portent sur 10 000 véhicules jour par sens de l'A31 vers Metz depuis Toul.

Un intervenant remarque que trois poids lourds sur cinq tournent vers Lunéville à l'échangeur "origine" . Il précise que son constat est empirique et craint que le barreau Toul – Dieulouard ne se révèle pas rentable et soit doublé sur le long terme par un barreau Toul – Lunéville.

Sylvain LAROSE déclare que le trafic poids lourds entre Toul et Nancy dépend des périodes horaires (les chiffres annoncés sont établis sur la journée). Sur la journée, la répartition est équilibrée entre les trois directions : les comptages montrent que le trafic est reparti à un tiers vers le sud, un tiers vers Nancy et un tiers vers le nord.

Samuel MEUNIER indique que ce barreau capte les transits nord – sud et ne capte pas les autres trafics. Les prévisions portent sur les trafics nord – sud et reflètent la réalité des origines et destinations des camions qui empruntent l'A31.

Un intervenant, président de l'association ATPCV, se félicite de l'évolution du débat qui incite à une remise en cause du projet et sur la nécessité d'adopter une vision plus constructive, tenant compte de différents niveaux d'expertise multimodale. Il s'associe aux critiques portées à l'encontre du barreau Toul-Dieulouard.

Un intervenant, membre de l'association Air et Eau, remarque ensuite que selon la représentante du maire de Nancy, le projet aurait un effet sur l'amélioration des conditions de vie du bassin nancéien, mais pointe que le trafic en provenance de l'A31 sud compte 15 000 véhicules contre 20 000 en provenance de la RN4 dont 5300 poids lourds, sachant que 70 % d'entre eux arrivent de l'A4, ce qui laisse supposer une fuite de péage. Il s'interroge également sur les projections faites à horizon 2030 et s'interroge sur l'efficacité du barreau Toul – Dieulouard, censé attirer 90 % des poids lourds au péage de Gye, soit environ 3000 véhicules. Reste 86 % des camions qui ne sont pas concernés par l'A31 sud, mais arrivent de la N4. Il évoque enfin les risques environnementaux du projet, notamment les risques sur l'eau, mais s'inquiète également de l'accès à Nancy à partir du Toulois.

- <u>Alternatives au barreau : offre des autres réseaux de transport</u>

Le maire de Villey-Saint-Étienne présente des solutions alternatives : une sixième voie au droit de Maxéville (entre Toul et Nancy), qui permettrait en outre de labelliser le massif de Haye ; les améliorations sur le fluvial et sur le fret ferroviaire (en se basant sur l'Allemagne) ; la création d'une troisième voie dédiée aux transports en commun et au co-voiturage.

Un intervenant, président de la fédération FLORE 54, félicite les travaux du second atelier et remarque l'absence de solutions alternatives soumises au débat public, ainsi que l'absence d'approche globale en matière de déplacements. Il déclare que le maître d'ouvrage a toujours écarté la mise à deux fois trois voies sur la portion Dieulouard – Toul via l'A31, et dénonce les axes A31 et A33 qui traversent le massif de Haye, non conformes du point de vue environnemental. Il évoque les nombreuses zones de bruit, les aires d'autoroutes à l'abandon et critique ces manquements. Il rappelle ensuite que l'échangeur de Laxou n'est plus en mesure d'absorber le trafic, qui restera inchangé. Il s'interroge sur l'absence d'études sur le sujet. Il note que la DREAL a envisagé des aménagements sur le massif de Haye (A31 et A 33), aménagements qu'elle renie aujourd'hui.

Samuel MEUNIER (DREAL) rappelle que des présentations ont été faites par différents opérateurs lors de la réunion de Thionville et ont montré la complémentarité des modes. Il déclare que les hypothèses de la DREAL retiennent l'ensemble des aménagements portés par ces opérateurs, notamment SNCF pour le fret ferroviaire, VNF pour le trafic de conteneurs sur la Moselle. Il indique également qu'un opérateur ferroviaire de proximité (OFP) est en charge de traiter les wagons isolés. Concernant les études sur les autres modes, elles sont disponibles sur le site Internet et identifient le potentiel de report modal. Les hypothèses volontaristes portent sur 1200 poids lourds par jour. Samuel MEUNIER affirme que la DREAL a retenu toutes les hypothèses hautes en matière de report modal, y compris pour le transport ferré de voyageurs (sur la base des études de SNCF Mobilité) ou de transport par bus et de co-voiturage (hypothèse de triplement de la pratique). Il ajoute que l'essentiel des centres économiques sont concentrés sur l'A31 et nécessite un transport routier pour le dernier kilomètre.

Pour un intervenant, député, il est important de réfléchir aux régulations fiscales et européennes qui permettront le report modal pour le transport de personnes et de marchandises.

Le président de la CCI de Lorraine rappelle que l'autoroute est une artère qui est engorgée depuis un certain nombre d'années, notamment sur la partie nord-sud. Il observe que la croissance du trafic est un signe de reprise économique. Il remarque ensuite que les possibilités en matière de report modal ferroviaire et fluvial sont limitées. Des travaux d'aménagement ont été lancés il y a quelques années sur des plates-formes le long de la Moselle pour développer le transport par conteneurs. Or, du fait du renoncement de la perception de l'écotaxe, les prévisions de trafic basées sur le renchérissement du coût du transport routier ne se vérifient pas. À cela s'ajoute le coût à la baisse de l'énergie, qui maintient le transport routier plus attractif et compétitif que les autres modes. Le président de la CCI craint que les prévisions du maître d'ouvrage en matière de transport de conteneurs soient très optimistes. Il explique qu'en l'état actuel des choses, les commerciaux des ports recherchent des chargeurs. À son sens, l'aménagement de l'A31 bis est nécessaire sur tous les tronçons et il est nécessaire de trouver la solution la plus respectueuse de l'environnement et des populations.

Un intervenant, s'exprimant au nom du MEDEF dont il est secrétaire général, partage l'avis exprimé par le représentant de la CCI de Lorraine. Le MEDEF estime indispensable d'effectuer ces travaux dans un temps rapide, en perspective de

l'accroissement des flux de fret routier. Il est également favorable au barreau Gye – Dieulouard. Si ce dernier est impossible, des solutions devront être trouvées, comme la mise à deux fois trois voies entre Champigneulles et Gondreville.

- Alternatives au barreau : traversée de Nancy

Un intervenant, député, propose de privilégier les logiques de rénovation plutôt que les logiques de construction et déclare que l'actuelle formulation du barreau Toul – Dieulouard ne résoudra pas les problèmes de trafic au droit de Nancy et sera contre performant sur le plan environnemental et financier. Il propose de réévaluer le projet sur la base d'un triangle Champigneulles – Brabois – Toul et dit soutenir la demande de contre-expertise adressée à la CNDP. Il appelle également de ses vœux une refonte des différentes autorités organisatrices de transport du sud meurthe-et-mosellan qui en compte 13 à ce jour.

Le président du Conseil départemental 54 souscrit à l'intervention de son prédécesseur, mais observe que la situation ne peut rester en l'état, au regard de la congestion croissante. Il ne souhaite pas que ce débat se termine sur une opposition entre le Toulois et le Grand Nancy. Il propose de trouver un consensus sur le massif de La Haye. Il observe ensuite qu'en cas d'annulation du barreau Toul – Dieulouard, il n'est pas écologiquement plus vertueux ou responsable de laisser le trafic poids lourds se reporter sur le réseau secondaire.

Yan LETROUBLON (DREAL) rappelle les contraintes identifiées sur l'élargissement de la traversée de Nancy : l'échangeur origine et ses emprises contraintes, l'élargissement au niveau de Maxéville, le tout dans un secteur au trafic élevé. Il présente différents schémas permettant d'illustrer ces difficultés et contraintes techniques (contraintes d'urbanisation, création de remblais, nécessité de basculer la circulation, volumes de matériaux à extraire, risques du minage et travaux longs, nuisances et pollution).

Un intervenant, chef d'entreprise dans le génie civil, remarque que si le périmètre de l'échangeur d'origine est contraint, les voies extérieures peuvent être élargies. Il lui semble effectivement difficile de réaliser un mur de soutènement en aval. En revanche, sur le côté amont, il est possible de traiter 300 m3/heure de matériaux, soit une saison pour traiter 300 000 m3. Il ajoute qu'il est possible de conserver les deux voies en réalisant une paroi de protection.

Jérôme PFAFF (CEREMA) revient sur la possibilité de conserver les deux voies et déclare que les rayons de courbure doivent être augmentés, ce qui augmente l'emprise nécessaire pour la réalisation de l'échangeur. Il évoque également des problèmes d'interdistance réduite entre les sorties successives, qui posent un problème de congestion. Concernant le passage de Maxéville, les matériels lourds ne sont pas envisagés pour des raisons de sécurité. Il évoque également des problématiques liées à la fragmentation des roches et à l'évacuation des matériaux.

Le maire de Ludres, vice-président du grand Nancy, déclare que le grand Nancy n'est pas opposé au grand Toulois, mais qu'il est attentif et conscient du fait qu'il faut donner de la souplesse au trafic sur l'A31. Il demande également que le trafic sur l'A33 soit observé, notamment en perspective d'un projet demandé mais refusé, de contournement sud de Nancy.

Un intervenant, élu local et vice-président du SCoT, déclare que tout le monde souhaite voir les problèmes d'engorgement résolus, mais signale que ce projet ne résoudra pas tous les problèmes de circulation nancéiens. Il cite notamment les problèmes de l'A33. Il remarque que la circulation autour de Nancy doit être appréhendée globalement. Il ajoute qu'en ne se focalisant que sur le barreau, l'État suscite des interrogations. Il se félicite de la proposition de contre-expertise, puis aborde les aspects techniques liés à l'échangeur Origine et déclare que l'État a fixé le périmètre de potentielles évolutions.

Le maire de Chaudeney sur Moselle remarque l'unanimité du Toulois vis-à-vis du fait que le barreau ne répondra pas au problème posé, notamment au regard des sommes investies. Il souhaite que la question de l'opportunité de certains segments soit étudiée de façon séparée. Il insiste ensuite sur la coordination des AOT pour réguler le trafic des usagers quotidiens.

Une intervenante demande si l'autoroute peut être faire sur deux étages à défaut d'être élargie.

Jérôme PFAFF (CEREMA) déclare que cette solution n'a pas été envisagée car elle poserait des difficultés techniques d'évacuation des matériaux de la paroi rocheuse.

- Impacts environnementaux du barreau

Le maire de Villey-Saint-Étienne rappelle que les élus du Toulois sont défavorables au barreau Toul – Dieulouard. Il affirme que l'enjeu du développement durable, qui doit tenir compte des dimensions humaines et environnementales, est ignoré par ce barreau, destructeur de patrimoine. Il rappelle que ce barreau pourrait contribuer à encadrer plusieurs villages par une autoroute et demande si le chiffrage du barreau tient compte des aspects liés aux nappes souterraines, aux mesures compensatoires et aux trames vertes et bleues.

Le maire de Dieulouard déclare que l'augmentation du trafic routier sature et dégrade l'autoroute. Il dit être conscient de la nécessité des travaux de l'A31 bis et rappelle les alternatives au barreau Toul-Dieulouard. Il ajoute que si ce barreau venait à se faire, des réserves seraient émises pour permettre le développement et l'accès du territoire, avec un échangeur dans le triangle Dieulouard – Rosières – Saizerais. Il rappelle ensuite que les acteurs économiques ne gagneront pas le territoire si celui-ci ne dispose pas des infrastructures nécessaires à leur développement. Mais il souhaite que toutes les mesures nécessaires soient prises pour diminuer les nuisances. Il ajoute que l'A31 historique doit impérativement rester gratuite, puis demande que les mesures de protection environnementales du parc naturel de Lorraine soient respectées.

Plusieurs intervenants font référence aux efforts des élus du toulois pour développer l'attractivité touristique du secteur, efforts qui risqueraient d'être mis à mal par la réalisation du barreau.

La concession autoroutière

Un intervenant, président de l'ATPCV est défavorable à la concession autoroutière, qui finit toujours par pénaliser les contribuables. Il rappelle que l'avenir doit se construire sur un autre paradigme que le tout autoroutier, notamment en perspective de la conférence sur le climat.

Un intervenant observe que les camions évitent toujours les péages. Il rappelle que les chiffres annoncés il y a dix ans sur l'A4 n'ont jamais été confirmés. À travers ce projet, les usagers de Toul qui souhaitent se rendre à Dieulouard devront payer. Il affirme ensuite que la région n'attend pas une autoroute, mais attend de l'emploi. Il déclare que les poids lourds n'apportent rien à la région, font le plein au Luxembourg et dégradent les routes. S'agissant de la concession, elle ne rapportera de l'argent qu'au concessionnaire, mais pas aux Lorrains.

Un intervenant affirme que les concessionnaires vont faire réaliser des expertises indépendantes sur lesquelles ils vont baser leur modèle économique. Il se réfère à l'A65 et à la clause de déchéance. L'intervenant s'est montré critique envers les données utilisées au cours du débat : données hors taxe pour les péages, euros de 2010, ces estimations n'engagent pas les concessionnaires. Il regrette que le débat n'ait pas plus permis d'aborder les détails techniques et financiers des mises en concession.

Samuel MEUNIER (DREAL) déclare que son principe repose sur un appel d'offres. Les sociétés concessionnaires vont se financer de deux façons : l'apport en fonds propres et en empruntant auprès des banques. Les concessionnaires assumant le risque conduisent leurs propres expertises afin d'assurer la fiabilité des hypothèses d'offre (niveau de péage, complété le cas échéant du montant de la subvention d'équilibre). Il explique ensuite que l'absence de demande de concession d'équilibre ne signifie pas nécessairement la remise en cause des hypothèses de principe : une part importante du financement provient de l'emprunt, qui a un impact sur le montant de la subvention d'équilibre.

Impacts environnementaux et sanitaires du projet

Une intervenante remarque que les aspects santé et les pathologies liées au transport routier ne sont pas suffisamment présentés dans ce débat. Elle estime également que les solutions alternatives ne sont pas développées et invite à pousser la réflexion. Elle souhaite que l'argent des contribuables et l'argent du transport routier soient investis dans des modes de déplacement alternatifs.

Yann LETROUBLON déclare que la santé est prise en compte dans les préoccupations du maître d'ouvrage. Il rappelle que le projet A31 bis vise à éloigner les trafics les plus importants des agglomérations et a pour effet de réduire la pollution des centres urbains. Il rappelle également que si le projet se poursuit, une évaluation des risques sanitaires définira précisément les enjeux par rapport à la pollution de l'air.

Aménagements de l'A31 actuelle

- <u>Régulation de la vitesse</u>

Un intervenant remarque que la vitesse est un paramètre essentiel pour déterminer le nombre de véhicules/jour et la congestion. Il remarque que 40 % des bouchons du périphérique parisien ont été réduits par le passage de 80 km/h à 70 km/h. Il cite également l'exemple d'une étude menée dans le Languedoc Roussillon sur l'impact d'une réduction de la vitesse sur l'A9 de 130 km/h à 110 km/h, qui a abouti à des résultats positifs sur la congestion, l'accidentologie, le bruit, la pollution et émission de GES. L'autoroute est également capable de supporter des trafics 10 % plus élevés. Il note ensuite que selon ce rapport, le gain de fiabilité a plus de valeur économique que le gain de temps.

Emmanuelle GAY explique que l'A31 est déjà limitée de 130 km/h à 110 km/h. Par ailleurs des équipements autoroutiers sont préparés pour réguler les vitesses. Elle indique ensuite que les études de trafic montrent que cet équipement ne permet pas d'éviter la congestion. Il s'agit d'une mesure de gestion qui doit être associée et intégrée dans la démarche, mais qui n'est pas suffisante en soi.

- Mise aux normes

Un intervenant revient sur la mise aux normes de l'A31 actuelle et remarque que rien n'est prévu entre Toul et Nancy. Il souhaite que cela soit précisé. Il aborde ensuite la question de l'élargissement et remarque que cela ne va pas, selon le dossier du maître d'ouvrage, améliorer la circulation au droit de Nancy. Il note que l'A33 ne va pas s'améliorer non plus et note qu'aucune solution n'est proposée pour l'échangeur de Laxou, qui constitue le point bloquant.

Yann LETROUBLON déclare que la mise aux normes de l'A31 se fait au rythme des dotations budgétaires. Le projet n31 bis permet un effet levier de la remise aux normes.

Samuel MEUNIER ajoute que le projet permet une diminution du trafic entre Toul et Nancy. Il reconnaît que le délestage au niveau de Nancy n'est pas mathématique, puisque l'A31 va recapter des usagers, mais représente tout de même un bénéfice global, puisque des usagers du réseau secondaire vont aller sur cette autoroute. Il réitère le fait que le projet ne répond pas à l'ensemble des problématiques de circulation nancéienne.

- Innovation dans la gestion de l'infrastructure

Un intervenant, créateur de deux start-ups sur la mobilité, déclare qu'il est nécessaire de privilégier l'innovation en étudiant les nouvelles mobilités. Il déplore que le présent rapport ne présente aucune alternative en la matière. Il ajoute qu'il y a automatiquement une concurrence entre les modes, dans la mesure où les financements sont contraints. Il propose de réaliser des études supplémentaires, se basant sur le financement du barreau autoroutier, créateur d'innovation et d'emploi.

Emmanuelle GAY (DREAL) indique qu'une étude est en cours sur l'exploitation multimodale de la 3^{e} voie dans une logique d'innovation de gestion de l'infrastructure, pour favoriser le transport collectif. Elle remarque cependant qu'il n'y a pas de marge de capacités suffisante. Elle rappelle que le projet s'inscrit en complément des investissements publics injectés dans les autres modes de transport et les études de trafic sont construites en fonction de ces investissements.

Intervention de Christine JEAN (CPDP) sur l'état des lieux des principales interventions au cours du débat

Christine JEAN présente les chiffres de la participation au débat public. La participation est importante au regard d'autres débats du même type bien que plus de monde aurait pu être attendu lors des ateliers. Les interventions du public ont essentiellement porté sur :

- la congestion de l'A31 bis et la nécessité de résoudre ce problème
- les 5 thématiques suivantes :
  - le financement (divergences sur le bénéfice du péage et de la concession)
  - les aménagements proposés (les hypothèses de trafic, le barreau Toul-Dieulouard, le contournement de Thionville, le coût du projet par tronçon, l'exploitation multimodale, le contournement de Metz)
  - les impacts sur l'environnement (les nuisances sonores, la pollution, les répercussions sur la santé, la référence à la COP 21, les ressources, les terres agricoles)

- les autres modes de transport (forte demande de développement de modes de transports autres que routiers)
- le développement économique (divergences sur les retombées du projet en termes économiques).

Christine JEAN précise :

- que ce premier état des lieux ne tient pas lieu de compte rendu et que les différentes positions seront approfondies ultérieurement
- que le poids des contributions ne sera pas uniquement quantitatif comme dans un sondage mais également qualitatif.

Michel MORIN rappelle que le débat se clôturera le 13 juillet si la demande d'expertise complémentaire n'est pas retenue par la CNDP. Si elle l'est, le débat se terminera en septembre avec la publication du compte rendu et du bilan en novembre et une décision du maître d'ouvrage en février 2016.

(Clôture de la réunion à 22h25)

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