

COMPTE-RENDU DU DEBAT
SUR LE PROJET D'AUTOROUTE A32 METZ-NANCY

**PAR LA PRÉSIDENTE DE LA COMMISSION
PARTICULIÈRE DU DEBAT PUBLIC**

INTRODUCTION

Le présent compte rendu est établi en application de l'article 2 de la loi n° 95-101 du 2 février 1995 (dite loi Barnier) et de l'article 7 du décret n° 96-388 du 10 mai 1996.

Etant donné le nombre et la variété des avis émis au cours du débat, ce compte rendu synthétique est à associer

- aux comptes rendus détaillés des réunions¹,
- aux lettres du débat², où figurent un résumé des interventions des experts et de nombreuses questions ou opinions émises au cours des réunions,
- aux annexes où figurent les contributions originales des élus, associations, citoyens³, adressées à la Commission Particulière ou émises dans la presse régionale⁴.

Saisine de la Commission Nationale

La Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a été saisie par lettre en date du 20 octobre 1996 émanant de M. Jean-Louis MASSON, alors député de la Moselle, signée par 22 parlementaires, et transmise pour avis aux ministres concernés (Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement - Ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement).

Désignation du président et des membres de la Commission Particulière

Au cours de sa séance du 20 novembre 1997, la Commission Nationale du Débat Public a désigné Mme Reine-Claude MADER-SAUSSAYE en qualité de Présidente de la Commission Particulière chargée d'organiser et de conduire le débat public sur le projet d'autoroute entre Toul (Meurthe-et-Moselle) et les frontières luxembourgeoise et allemande.

Par délibération du 2 avril 1998, la Commission Nationale du Débat Public a approuvé les propositions de la Présidente de la Commission Particulière concernant la composition de celle-ci et a donc désigné officiellement comme membres de la Commission Particulière du Débat Public:

- Mme Emmanuelle BASTIN, directrice d'un réseau régional de surveillance de la pollution de l'air
- M. Serge BLISKO, député de Paris, membre de la Commission Nationale
- Mme Evelyne COTE-CHOSSÉLER, responsable d'un bureau d'études en environnement, commissaire enquêteur
- M. Jacques JUNG, ingénieur général honoraire du génie rural, des eaux et forêts, ancien inspecteur général de l'environnement
- M. Jean MINGASSON, préfet de région honoraire, ancien conseiller d'Etat en service extraordinaire
- M. Claude THOMAS, ancien directeur régional de la SNCF, maire-adjoint de Montigny-lès-Metz (57).

Le siège de la Commission Particulière a été fixé à Metz.

¹ Voir annexe jointe VOLUME A - 1

² Voir annexe VOLUME C

³ Voir annexe VOLUME E

⁴ Voir revue de presse, annexe VOLUME D

I. LA PREPARATION DU DEBAT

La préparation du débat a couvert toute l'année 1998. La Commission Particulière s'est réunie pour la première fois le 19 février. Au cours de cette réunion, le maître d'ouvrage a exposé son projet et la Commission a fixé les grandes orientations retenues : mise en place de réunions publiques et thématiques et choix des supports de communication.

La Commission Particulière a tenu 12 autres réunions de préparation¹ avant le lancement du débat, qui ont été consacrées :

- à la mise au point du dossier du débat
- à la définition des principes
- à la fixation des modalités
- à la mise en place des outils

Les réunions se sont tenues en présence d'un ou plusieurs représentants du maître d'ouvrage et le travail s'est déroulé en bonne intelligence. Les différentes décisions prises au cours de ces réunions sont relatées dans les paragraphes suivants.

1. Validation du dossier du maître d'ouvrage

Ainsi que le prévoit le décret d'application de la loi Barnier dans son article 6, « *le débat public est mené sur la base d'un dossier fourni par le maître d'ouvrage* ». Le Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement de l'Est (CETE) a donc soumis à la Commission les moutures successives du futur dossier, afin qu'elle s'assure qu'il soit clair, objectif et complet.

La Commission a demandé au CETE d'enrichir certaines parties insuffisamment développées, notamment les aspects économiques et l'insertion dans le contexte européen. Malgré l'amélioration apportée, la Commission aurait souhaité que ces points soient encore plus développés dans le dossier final.

La Commission a également souhaité que les potentialités des autres modes de transports soient plus étudiées et a décidé d'attendre que les résultats de l'étude ferroviaire réalisée par Réseau Ferré de France² (RFF) soient connus afin qu'ils soient intégrés au dossier.

La Commission, soucieuse de la clarté du document, a également demandé au maître d'ouvrage

- d'utiliser un langage plus adapté au grand public
- d'ajouter un certain nombre de cartes et de graphiques pour faciliter la compréhension.

L'ensemble de ces modifications a nécessité la relecture de trois versions successives. Le document final, comportant 150 pages, a été soumis à la CNDP qui l'a validé.

2. Définition des modalités du débat

Le projet d'autoroute mis au débat concerne toute la région lorraine, soit quatre départements et une population de 2,3 millions d'habitants. Le dispositif d'information à mettre en place doit permettre de toucher un maximum de personnes, sachant cependant que

- seules la Meurthe-et-Moselle et la Moselle sont directement concernées par chacun des quatre tracés étudiés par le maître d'ouvrage
- seuls 500 000 foyers sont concernés par les tracés envisagés par le maître d'ouvrage, en particulier celui qu'il a retenu pour être présenté au débat.

¹ les 3 avril, 13 mai, 26 juin, 15 septembre, 21 octobre, 30 novembre 1998 - 15 janvier, 2 février, 10 février, 16 février, 24 février 1999

² *Etude d'opportunité sur la capacité ferroviaire du sillon mosellan* - Bureau d'études SEMALY pour RFF sur commande conjointe de l'Etat et de la région Lorraine

La Commission a décidé que l'accent serait mis sur l'organisation de réunions publiques accessibles à tous et en a fixé le calendrier et les lieux. Ceux-ci ont été choisis afin de pouvoir être rejoints par le plus grand nombre possible de Lorrains et sur un critère de proximité du tracé préférentiel du maître d'ouvrage.

L'accès aux réunions publiques sera totalement libre, malgré les difficultés que cela implique quant à l'évaluation de la taille des salles à réserver. L'accès aux réunions thématiques se fera sur inscription préalable auprès du secrétariat. Une estimation de la participation du public a conduit la CPDP à réserver des salles de 300 à 500 places pour les réunions publiques et de 200 places pour les réunions thématiques.

Chargée d'assurer l'organisation et la présidence des débats, la Commission a décidé de déléguer à un professionnel le soin de les animer, afin que sa neutralité ne puisse être mise en cause au cours des discussions. Chaque réunion nécessite une organisation matérielle rigoureuse : sécurité, enregistrement audio et vidéo des débats, invitations, communiqués de presse. Il est prévu que cette organisation matérielle soit prise en charge par une agence de communication spécialisée et par le secrétariat.

D'autre part, la Commission a mis en place un système de questions écrites sous la forme de coupons à renvoyer au secrétariat, afin de permettre à chacun de s'exprimer facilement et à la Commission de recueillir le maximum d'avis.

Enfin, il est également décidé de produire et de diffuser en grand nombre d'autres documents que le dossier : plaquettes de synthèse, brochure de présentation du débat et de la Commission, programmes, fiches techniques ...

2.1 les réunions publiques

Quatre réunions publiques sont prévues initialement : Metz, Nancy, Thionville et Pont-à-Mousson. Les dates ont dû être modifiées plusieurs fois pour des raisons de disponibilité de salle ou de personnes. Bar-le-Duc (Meuse) et Epinal (Vosges) sont envisagées, mais non retenues in fine.

Pour chaque réunion, publique ou thématique, il est prévu que la Commission soit représentée a minima par un président et un vice-président de séance, les autres membres participant selon leur disponibilité.

Le déroulement de chaque réunion publique suivra le canevas suivant :

- présentation du débat public en général et de la Commission par le président de séance
- présentation du projet par le maître d'ouvrage
- diffusion du film
- questions du public et réponses du maître d'ouvrage ou des experts.

Afin de ne pas privilégier tel ou tel type d'opinion et de laisser la plus grande part à l'expression du public, seuls le maire de la commune d'accueil et le préfet du département concerné sont officiellement invités à assister à ces réunions.

2.2 les réunions thématiques

Quatre réunions thématiques sont prévues initialement : Metz, Nancy, Thionville et Toul. Ces réunions couvrent les thèmes suivants : la demande de transports, les aspects socio-économiques, la sécurité des usagers, et l'environnement. Elles font intervenir des experts reconnus dans les différents domaines abordés (3 ou 4 experts par réunion). L'accès en est libre, sur inscription préalable au secrétariat. Pour chaque réunion, la Commission prévoit d'inviter personnellement une trentaine de personnes concernées par le thème et susceptibles d'enrichir le débat.

2.3 les questions-réponses

Le public doit pouvoir poser toutes les questions qu'il souhaite et obtenir les réponses adaptées. Plusieurs options ont été envisagées et le choix s'est porté sur le système dit des cartes T.

Le traitement de ces cartes T devait être au départ assuré par le secrétariat, mais devant l'ampleur et la technicité de la tâche, il a été décidé de faire appel à une société spécialisée dans le traitement de l'information (SSII) pour assurer l'indexation des questions par thèmes, la ventilation vers les services devant fournir la réponse, ainsi que la vérification que chaque question a bien obtenu une réponse. Cette société de services est également chargée de fournir des statistiques en fin de débat, afin de faciliter le travail de synthèse. Un membre de la Commission supervise l'ensemble du processus.

Toutes les réponses doivent être envoyées par le secrétariat avec une lettre d'accompagnement de la Commission. Les personnes formulant une opinion n'appelant pas de réponse recevront un courrier accusant réception de leur contribution.

3. Les outils d'information

L'objectif de la communication est d'aider la population à se forger et à émettre une opinion sur le projet. Le débat concerne l'ensemble de la Lorraine, voire au delà, mais les actions de communication ont été adaptées en fonction des personnes et des lieux considérés. Ainsi, les actions de proximité (brochure 12 pages, expositions) sont limitées aux 2 départements directement concernés par les tracés : la Moselle et la Meurthe-et-Moselle.

3.1 Les documents du débat¹

L'élaboration des différents documents a été confiée à une agence de communication, sous le contrôle de la Commission Particulière.

La brochure de présentation du débat public

Elle présente le débat public et les membres de la Commission. Elle est destinée à faciliter les premiers contacts avec la presse notamment, puis sera ensuite largement distribuée, notamment aux grands élus de la région. Elle a été tirée à 6000 exemplaires.

Les autres documents sont de la responsabilité du maître d'ouvrage et signés par lui. Toutefois, la Commission a donné son avis et a vérifié en particulier qu'ils apportent bien toutes les informations utiles et qu'ils soient rédigés de façon claire et objective. Le périmètre et le moyen de diffusion de chacun des documents destinés au public ont été étudiés précisément.

Le programme

Il présente les différentes dates des réunions, le site Internet et les deux expositions. Un coupon détachable permet de faire la demande de tout ou partie des documents disponibles énumérés ci-après. Il a été tiré à 10 000 exemplaires.

Le dossier

Le dossier final dont la genèse a été détaillée ci-dessus compte 150 pages abondamment illustrées. Il a été édité à 10 000 exemplaires.

Les fuseaux

Ce document est un tiré-à-part du dossier : on y trouve uniquement les pages consacrées aux tracés, de façon à pouvoir répondre aux questions concernant ce thème précis.

¹ voir annexe Volume B

La brochure 12 pages « les points-clés »

Elle présente les éléments essentiels du dossier. Elle renferme un A4 intitulé « Mode d'emploi » qui présente le débat et qui comporte une carte-réponse (dite carte T) détachable. Le mode de diffusion choisi étant l'envoi direct dans les boîtes aux lettres des particuliers, le tout est distribué sous blister afin de se démarquer des prospectus publicitaires. Elle a été éditée à 500 000 exemplaires.

Les fiches techniques

Ces fiches sont destinées à fournir une explication plus approfondie sur les thèmes abordés dans le dossier, mais ne concernant pas directement le projet A32. Une dizaine de thèmes ont été retenus :

- Fiche n°1 les prévisions de croissance des flux de transport
- Fiche n°2 les possibilités d'accroissement de l'offre ferroviaire
- Fiche n°3A l'autoroute et le bruit
- Fiche n°3B l'autoroute et la pollution atmosphérique
- Fiche n°4A l'autoroute et le milieu naturel
- Fiche n°4B l'autoroute et le paysage
- Fiche n°5 l'autoroute et les ressources en eau
- Fiche n°6 le financement de l'autoroute et le péage
- Fiche n°7 les étapes de la réalisation d'une autoroute
- Fiche n°8 l'autoroute et l'agriculture
- Fiche n°9 les effets territoriaux et économiques d'une autoroute
- Fiche n°10 l'autoroute et la sécurité

Chaque fiche a été éditée à 2000 exemplaires.

3.2 Les expositions

La réalisation de l'exposition est également confiée à l'agence de communication

Les lieux d'exposition ont été choisis selon des critères d'accessibilité et de proximité du public (centres-villes). Les Chambres de Commerce et d'Industrie (CCI) de Metz et Nancy ont finalement été retenues. Les expositions y seront visibles du 20 mars au 19 juin. Un registre est mis à la disposition des visiteurs et est relevé chaque semaine. Les horaires (9H00-18H00 y compris le samedi) doivent permettre à tout un chacun de s'y rendre.

3.3 Le film

Réalisé à l'initiative du maître d'ouvrage et sous sa responsabilité, il sert d'introduction au débat et est diffusé en boucle dans les expositions. D'une durée de 8 minutes environ, il présente les différents éléments du dossier.

3.4 Le site Internet

Il présente le débat et permet au public de demander de la documentation et de poser des questions.

3.5 La lettre du débat

La lettre est destinée à rendre compte des différentes réunions, à faire connaître les diverses opinions exprimées et questions posées, ainsi que les réponses du maître d'ouvrage. Une large part est consacrée au compte rendu des réunions précédentes et aux opinions du public ; une page est réservée (en tant que de besoin) à l'expression des associations.

La parution est bimensuelle, ce qui, en comptant une lettre pour l'ouverture et une lettre pour la clôture, amène à envisager 8 à 9 numéros pour les quatre mois de débat. La mise en page en est confiée à une agence de communication de la région. Le nombre de pages varie en fonction des besoins et la diffusion se fait sur la base du fichier de la Commission ainsi qu'en réponse aux demandes (courrier, coupon-réponse, téléphone).

Un comité de rédaction est mis en place pour sélectionner les informations à insérer, les mettre en forme, choisir une mise en page, relire les épreuves et s'assurer de l'accord des signataires.

Remarque : la gestion des envois de la lettre du débat, comme celle des demandes de documents et des réponses aux questions nécessitant la constitution d'un fichier informatisé, une déclaration simplifiée a été faite auprès de la CNIL.

3.6 Les documents consultables

A côté des documents édités spécialement et sous son égide, la Commission a rassemblé un certain nombre de documents techniques, études, rapports, ouvrages, enquêtes ... déjà édités et ayant un rapport avec le projet d'autoroute, afin de les proposer à la consultation du public. Ces documents seront consultables sur le lieu d'exposition à Nancy et au secrétariat à Metz¹. Au cours des 4 mois, une dizaine de personnes seulement demanderont à les consulter au secrétariat.

4. Charge de travail de la Commission Particulière du débat Public

Les membres de la Commission se sont répartis les différentes missions à assumer :

- la présidente s'est chargée de la coordination générale avec le secrétariat ainsi que des réponses aux courriers officiels et aux questions destinées à la CPDP
- quatre membres ont constitué un comité de rédaction pour la lettre du débat (deux réunions hebdomadaires)
- un membre a assuré la validation des réponses apportées aux questions (deux demi-journées par semaine).

Outre ces diverses activités particulières, la Commission s'est réunie au moins une fois par semaine pendant toute la durée du débat pour mettre au point l'organisation générale des réunions publiques. Une réunion de débriefing a également été organisée après chaque réunion publique

5. Mise en place du secrétariat

La Commission a choisi des locaux facilement accessibles pour le public. Le secrétariat s'est installé dès le 11 janvier 1999 dans les bureaux situés au 26 avenue Robert Schuman, au centre ville de Metz. Il était constitué au départ d'une chargée de mission, Mme Eve CHAMBROT (organisation générale, relations publiques, rédaction des comptes rendus), et d'une secrétaire de direction, Mme Joëlle LOSCH.

Les principales missions du secrétariat étaient :

- les relations internes à la Commission et les relations externes avec le maître d'ouvrage, les élus et collectivités locales, la presse, les prestataires de service, les associations et le public
- l'organisation des réunions internes et des réunions publiques et thématiques
- la rédaction des comptes rendus des réunions publiques, thématiques et internes
- la réception des questions, le suivi du circuit des questions-réponses, l'expédition des réponses
- l'accueil téléphonique et les renseignements
- le travail quotidien de secrétariat : traitement du courrier, gestion des abonnements et fournitures ...

Avant l'ouverture officielle du débat, le secrétariat a consacré les mois de janvier et de février

- à son organisation générale (mise en place du matériel nécessaire, méthodes de travail à définir, abonnements et contrats divers, contacts à prendre)

¹ voir annexe VOLUME A-9

- à la participation aux réunions de préparation
- à l'établissement du fichier de 3000 personnes pour la diffusion des documents
- et à l'expédition de différents envois en nombre.

Dès le début du débat, devant l'augmentation du nombre de réunions publiques, thématiques et internes, ainsi que devant la montée en puissance des demandes de documentations, des cartes T et courriers divers, il s'est avéré nécessaire de renforcer l'équipe du secrétariat et Melle Cathy WALLERAND, secrétaire, est embauchée début avril.

II. LE LANCEMENT DU DEBAT

Le débat, ouvert officiellement par la CNDP le 3 mars, a été annoncé le 9 mars lors d'une conférence de presse en Lorraine. Cette conférence a été précédée par une réunion d'information des « grands élus » .

1. Présentation du débat aux « grands élus » le 9 mars 1999¹

La Commission a invité 66 élus (députés et sénateurs, présidents du Conseil Régional et des quatre Conseils généraux, ainsi que des compagnies consulaires, maires des grandes agglomérations) à une réunion d'information dans les locaux de la Préfecture de Région, en présence des préfets des quatre départements.

M. Hubert BLANC, Président de la Commission Nationale du Débat Public a rappelé la teneur de la loi Barnier, le déroulement de la saisine et de la désignation de la Commission Particulière. Il a précisé les rôles respectifs de la Commission Nationale et de la Commission Particulière et a présenté la présidente et les membres de la CPDP. Mme MADER a fait une courte allocution, suivie par une présentation par Mme Bernadette MALGORN, préfet de région et représentant du maître d'ouvrage, des objectifs et des caractéristiques du projet. En fin de réunion, les élus ont posé un certain nombre de questions tant au Président BLANC qu'à Mme MADER et au préfet. Un dossier complet a été remis à chaque élu présent.

2. Présentation du débat à la presse le 9 mars 1999

La conférence de presse était destinée à expliquer la nouvelle procédure (loi Barnier), sans entrer dans le contenu du projet. M. Hubert BLANC, Mme MADER et le préfet ont répondu aux questions de la douzaine de journalistes présents, auxquels il a été également remis un dossier complet. Le même dossier a été envoyé dès le lendemain, ainsi qu'un communiqué de presse synthétique, aux journalistes (presse frontalière, nationale et locale, soit 80 envois) n'ayant pu être présents à la conférence.

Au cours des quatre mois du débat, la presse a été tenue informée du calendrier du débat par des communiqués de presse hebdomadaires et les journalistes ont été invités nominativement à chaque réunion.

3. Diffusion des documents

3.1 diffusion de la plaquette 12 pages « les points-clés » et du « mode d'emploi »

A partir du 8 mars, la plaquette « les points-clés » et le « mode d'emploi » incluant la carte T ont été distribués par routage à 493 000 foyers de la « zone d'influence du projet » définie par la CPDP avec la collaboration du maître d'ouvrage.

On constatera quelques difficultés qui entraîneront des réclamations adressées au secrétariat :

- le volume à distribuer est tel qu'une quinzaine de jours s'est écoulée entre les premiers et les derniers à recevoir l'information et ceux-ci se sont interrogés voire impatientés
- la distribution directe dans les boîtes aux lettres est limitée par les mentions « pas de publicité » apposées par certains particuliers, et des immeubles entiers ne recevront pas la brochure

Mais ces documents non distribués ne représentent qu'un faible pourcentage du nombre total envoyé.

¹ voir lettre du débat n°1 en annexe VOLUME C

3.2 diffusion de la brochure de présentation du débat public et de la CPDP

Dès le 8 mars, elle est diffusée par le secrétariat à un fichier de 3000 personnes élaboré spécialement en interne (élus, associations, compagnies consulaires, organisations socio-professionnelles, journalistes, administrations centrales et services déconcentrés), puis à la demande au cours du débat.

3.3 diffusion du dossier

- diffusion initiale

Plus de 5000 exemplaires du dossier ont été envoyés par routage dès le 8 mars à l'ensemble des personnes figurant dans le fichier cité précédemment. Le dossier est envoyé en particulier aux 2337 maires de Lorraine, en nombre variable selon la taille de la commune, et accompagné d'une lettre leur demandant d'en tenir un exemplaire à la disposition du public.

- diffusion à la demande

Dès le lancement du débat, et pendant toute sa durée, de nombreuses personnes en ont fait la demande par téléphone ou sont venus le chercher directement au secrétariat.

Il a été également envoyé aux personnes l'ayant demandé par l'envoi du coupon-réponse figurant sur le programme.

- participation des mairies à l'information

Un certain nombre de mairies¹ ont fait paraître dans la presse quotidienne régionale un avis informant la population que le dossier du débat était disponible en mairie et ont ainsi contribué à la diffusion de l'information.

3.4 diffusion des programmes

Les programmes ont été diffusés à la demande (écrite ou téléphonique) du public. Un afflux important de demandes pendant les premières semaines du débat a nécessité la présence d'une personne supplémentaire en vacations pour effectuer la mise sous pli. Les demandes de programme liées à l'émission d'une question sur carte T ont été saisies informatiquement par la SSII puis mises sous pli au secrétariat. En tout, plus de 2000 programmes ont ainsi été envoyés.

Les programmes ont également été mis à la disposition du public dans les lieux d'exposition et au cours de chaque réunion publique ou thématique.

NB : Les autres documents (fuseaux, fiches techniques) seront diffusés dans une phase ultérieure, à la demande ou en appui des réponses aux questions.

¹ voir liste en annexe VOLUME A-4.

III. LE DEROULEMENT DU DEBAT

Un certain nombre de paramètres ont rapidement entraîné la modification du calendrier primitivement établi.

La diffusion du dossier par routage s'étant avérée plus longue que prévue, la première réunion publique prévue le 16 mars a été reculée au 24 mars pour que chacun puisse avoir pris connaissance des informations avant d'assister au premier débat.

Il a également été nécessaire d'ajouter un certain nombre de réunions non prévues initialement.

Une demande pressante de la part de Mme FEIDT, députée de Meurthe-et-Moselle et de nombreuses personnes du Toulais, conduira la Commission, reconnaissant que ce secteur est très concerné par le projet, à organiser une réunion publique à Toul le 26 mai 1999.

Une demande forte émanant du président du Conseil Général de la Meuse et de M. Jean-Louis DUMONT, député de la Meuse, ainsi que de la population meusienne, a également conduit à organiser une réunion publique à Etain, le 19 mai.

Cette réunion à Etain a permis de satisfaire du même coup la demande de M. Guy VATTIER, maire de Briey et vice-président du Conseil Général de Meurthe-et-Moselle, qui souhaitait une réunion publique à Longwy, Briey ou Verdun, Etain se trouvant dans ce même secteur géographique.

La demande de M. Michel CLOSSE, Maire de Lunéville a abouti à l'organisation d'une réunion dans cette ville le 2 juin.

Enfin, le thème du ferroutage revenant de façon récurrente dès les premières réunions, la Commission décidera d'ajouter une réunion thématique sur ce sujet le 16 juin à Longwy.

Un nouveau programme sera édité en avril pour tenir compte de ces différentes modifications (2000 exemplaires).

1. Les réunions publiques et thématiques

1.1 Les réunions organisées par la Commission Particulière

Chaque réunion a été enregistrée et filmée et une transcription littérale a été réalisée grâce à ces enregistrements et versés aux archives de la Commission Particulière. De plus, chaque réunion a fait l'objet d'un compte rendu synthétique d'une dizaine de pages¹.

Les réunions publiques ont été animées sauf exception par M. Olivier de RINCQUESEN. Les réunions thématiques ont été animées par Mme Laurence VERGER et M. Jérôme BERGEROT (le 6 mai).

Après chaque réunion, la Commission a sollicité de la part du maître d'ouvrage une réponse écrite aux questions qui n'auraient pas semblé obtenir une réponse satisfaisante au cours du débat. Ces réponses ont été publiées dans les lettres du débat, dans la limite des possibilités de pagination.

¹ Voir annexe VOLUME A- 1

1.1.1. les réunions publiques

La réunion publique du 24 mars à Metz

Première manifestation publique organisée dans le cadre du débat public, la réunion du 24 mars à laquelle ont participé 800 personnes a été très perturbée lors de son ouverture par les opposants au projet venus en autocar de communes concernées directement par le tracé proposé, ce qui a amené Mme MADER, présidente de la CPDP et présidente de séance, ainsi que le préfet de région à préciser l'esprit du débat, ses enjeux, son cadre réglementaire.

Dans une ambiance houleuse où les élus présents n'ont pas joué le rôle de modérateur que l'on pouvait espérer d'eux, le débat s'est ouvert.

La discussion s'est engagée sur un sujet qui est revenu tout au long du débat - et dans toutes les réunions ultérieures quel qu'en soit le thème -, le dossier présenté par le CETE de l'EST. Les participants lui ont reproché d'avoir été établi pour justifier le projet du maître d'ouvrage, alors qu'ils auraient voulu qu'il présente, sans qu'un choix soit pré-établi, toutes les solutions possibles pour désaturer le sillon mosellan, une nécessité qui n'a pas été contestée sur le fond.

La discussion s'est poursuivie pendant trois heures autour :

- du respect des règles de sécurité par les poids lourds qui se sont avérés être les grands accusés tout au long du débat
- des nuisances autoroutières, bruit, odeur notamment à partir de la situation le long de l'A31
- de la nécessité de développer l'inter-modalité des transports, le ferroviaire paraissant de nature, à l'écrasante majorité des participants, à résoudre en grande partie le problème du transport du fret et celui des voyageurs dès lors qu'on l'améliorerait
- du principe du péage, les participants considérant qu'une autoroute à péage ne détournerait pas les flux de l'A31
- du prix et du financement des infrastructures routières qui permettent le transit des marchandises dans toute l'Europe et à ce titre devrait être supporté par la Communauté européenne
- des améliorations à apporter en priorité au réseau routier et autoroutier existant, avant tout autre investissement
- de la qualité de la vie dans le sillon mosellan. L'exemple d'une commune subissant déjà les nuisances d'une autoroute, de deux lignes à haute tension, de trois oxyducs, d'une conduite d'azote, et d'une route nationale a été cité.

Le préfet de région représentant l'Etat maître d'ouvrage, aidé des responsables des services, s'est efforcé de répondre à ces questions. Il a fait observer que certaines d'entre elles posaient des problèmes de société, des problèmes économiques ou de faisabilité et a insisté sur le fait que les décisions concernant le projet de l'A32 n'étaient pas définitivement arrêtées.

La réunion s'est conclue dans une ambiance plus sereine sans que l'on puisse dire que les convictions des opposants aient été ébranlées.

A la suite de cette réunion un peu difficile, il a été décidé de ne pas réitérer la présentation du projet par le CETE : cette phase est un peu longue et mal perçue par la salle qui, dans sa majorité, connaît déjà le dossier. D'autre part, étant donné le nombre de personnes présentes et la capacité de la salle, il a été décidé de chercher une salle plus grande que celle prévue initialement pour la réunion finale.

La réunion publique du 1er avril à Nancy

La première réunion ayant eu lieu au chef-lieu de région (Metz), la deuxième s'est tenue à Nancy, ville que le maître d'ouvrage propose de contourner soit par l'ouest, ce qui a sa préférence, soit par l'est. Quatre cents personnes assistent à cette réunion, présidée par M. MINGASSON.

Comptant sur le secteur de la logistique pour développer l'emploi, le préfet de région constate que même dans une hypothèse volontariste d'augmentation du prix de l'essence, la solution ferroviaire ne suffirait pas à désaturer l'A31, y compris en aménageant les autres infrastructures routières ou autoroutières. Le devoir des Pouvoirs Publics est donc de préserver la possibilité de faire l'A32 le jour où cela serait nécessaire, en réservant dès maintenant l'emprise.

D'emblée, le ton est donné par M. GULINO, adjoint au maire de Montoy-Flanville : *« nous ne voulons pas de ce projet parce qu'il ne respecte pas le cadre de vie, il n'apporte pas de solution locale, il n'est pas économiquement rentable, il ne respecte pas l'égalité des citoyens »*.

La majorité des intervenants manifeste la même opposition au projet pour des raisons diverses. L'absence de liaison avec le réseau routier allemand est évoquée alors que la relation avec les autoroutes belges imposerait un tracé par Longwy en direction de Toul. Nombreux sont ceux qui pensent que le péage sur l'A32 dissuadera les poids lourds de l'emprunter. Il ne serait pas tenu compte de la nécessité d'améliorer la desserte du Port du Havre. Les atteintes à l'environnement seraient insupportables parce que sans remède comme à Thélod (54) ou à Sainte-Barbe (57).

D'autres participants ont soutenu des alternatives comme celles du triplement des voies sur l'A31, de l'aménagement du réseau routier ordinaire et de l'utilisation de la voie ferrée. Le ferroutage et le transport combiné ont été abondamment cités. Il a été fait référence à l'exemple suisse qui montrerait la possibilité d'imposer aux poids lourds d'utiliser le train. Le maître d'ouvrage s'est vu reprocher de n'avoir pas présenté avec la même rigueur en regard du projet d'autoroute la solution ferroviaire, le président départemental de la CLCV estimant que l'aménagement de la voie ferrée Conflans-Jarny-Lérouville-Toul-Neufchâteau -Culmont-Chalindrey coûterait moitié moins cher que l'A32 et serait réalisable en 2005.

De même, certains ont regretté qu'une synthèse des diverses solutions autoroutières, routières, ferroviaires et fluviales n'ait pas été faite, qu'une estimation globale des diverses solutions alternatives n'ait pas non plus été présentée et qu'enfin n'ait pas été précisé de combien reculerait l'échéance de la construction de l'autoroute si toutes ces possibilités étaient mises en œuvre.

Enfin, la question a été posée de savoir si la synthèse des observations entendues au cours du débat serait *« soumise à la consultation directe des gens concernés »*.

Sur le choix du tracé à l'est ou à l'ouest de Nancy, les intervenants ont été moins nombreux à s'exprimer. Cependant un argument est revenu plusieurs fois dans les prises de position, celui de tracé ouest plus court que celui de l'est, au point que quelqu'un s'est étonné que celui-ci, plus long, puisse être présenté par le maître d'ouvrage. En revanche, après avoir souligné qu'il ne fallait pas opposer le rail et la route, qui, selon lui, sont complémentaires, après avoir aussi constaté qu'en dessous de 500 km les entreprises préfèrent la route au rail, le président de la Communauté Urbaine du Grand Nancy a insisté sur la fonction économique d'une liaison autoroutière et sur la nécessité de soulager le nord de Nancy de l'important trafic de camions venant du sud-est, des Vosges, de Strasbourg, de l'Italie et de la Suisse. Pour lui, cela veut dire que *« si on laisse passer le tracé par Toul-Nancy, il faudrait aussi faire des barreaux pour désengorger (à la fois) le nord de Nancy, mais en même temps la liaison Toul-Nancy »*.

La réunion publique du 22 avril à Thionville (57)

Cette réunion, présidée par M. JUNG, s'est déroulée au Théâtre Municipal, dont la capacité a permis d'accueillir sans difficulté et confortablement sept cents personnes.

Parmi les quelques 25 intervenants, le tiers s'était déjà exprimé lors de précédentes réunions. Il en est résulté une récurrence des thèmes abordés :

- plaider en faveur du ferroutage, présenté comme la solution alternative idéale pour « chasser » les poids lourds de la route

- rejet d'une autoroute à proximité du sillon mosellan, au profit d'un tracé à l'ouest (Longwy-Toul), voire encore plus éloigné (Champagne)
- élargissement de l'A31 à 2 fois 5 voies
- mesures à prendre pour réglementer la circulation des poids lourds sur l'autoroute et en assurer le respect
- doutes émis sur la possibilité de captage de flux importants par une autoroute à péage proche d'une autoroute gratuite.

Certains problèmes frontaliers avec le Luxembourg ont été aussi évoqués (concentration du trafic routier sur une seule voie de l'A31 au passage de la frontière, nécessité d'une liaison voyageurs supplémentaire vers Luxembourg sur la desserte ferroviaire cadencée actuelle pour les travailleurs matinaux).

De nombreux élus locaux ont pris la parole, généralement pour s'opposer au passage de l'A32 dans leur commune ou dans leur canton. A Thionville on préfère un tracé passant au sud plutôt qu'à l'est de l'agglomération.

En conclusion, le préfet de région, représentant le maître d'ouvrage, s'est félicité que, portant sur un problème d'infrastructures, le débat se soit élargi à une perspective globale d'aménagement du territoire au service du développement économique de la Lorraine, sans pour autant méconnaître les contraintes que peut faire peser une autoroute nouvelle sur les communes traversées et leurs populations.

A la suite de cette réunion, l'ordre de diffusion du film a été modifié : le film sera désormais diffusé avant l'allocution du préfet, car il apparaît comme redondant s'il est présenté après.

A partir de cette réunion, la Commission ayant remarqué que les mêmes personnes s'exprimaient à chaque débat, les personnes étant déjà intervenues plusieurs fois ont été invitées à poser leurs questions en fin de réunion. La presse a salué cette initiative.

La réunion publique du 11 mai à Pont-à-Mousson (54)

La réunion, présidée par M. THOMAS, débute par une intervention du maire de la ville qui accueille le public sans trop s'attarder sur ses propres positions et surtout qui prône avec conviction la sérénité du débat et l'écoute mutuelle. Il sera entendu. Deux cent cinquante personnes sont présentes et l'ambiance est bonne, meilleure que pendant les autres débats, ce qui tient peut être au cadre impressionnant de l'ancienne abbaye.

La volonté de centrer le débat sur les problématiques locales permet d'entendre bon nombre des maires des communes des environs : M. ROBERT, maire de Loisy, M. DARDAINE, maire de Belleau, M. MUSQUAR, maire de Courcelles-sur-Nied et M. STARCK, maire de Ville-au-Val, ainsi que M. BARROYER, membre de l'association « Leyr Vert ». Ils plaident tous, avec des arguments différents mais convergents, contre l'A32 qui viendrait perturber le calme et la qualité de vie de leurs communes dont certaines accueillent déjà des infrastructures lourdes ou en subissent les nuisances (A31, aéroport, lignes à haute tension). Chacun invite le préfet de région à venir leur rendre visite pour se rendre compte sur place. M. CHEREQUE, président de l'Association pour le Développement des Vallées de la Meurthe et de la Moselle (ADVMM) qui regroupe 43 communes et 80 000 habitants, estime que la procédure du débat public fait avancer la démocratie. Il pense que quelques milliards pourraient être dépensés pour améliorer le transport des voyageurs et du fret, mais il est conscient que le développement du fer et du fluvial ne suffira pas pour désaturer l'A31. Il suggère un autre tracé que celui prôné par le maître d'ouvrage : un tracé Toul-Thiaucourt-Briey-Longwy qui serait relativement proche du sillon mosellan tout en donnant une bouffée d'oxygène au Pays-Haut.

Auparavant, M. JAMET de la SNCF avait rappelé que le transport combiné existe déjà puisque circulent 300 trains de ce type par jour en France, et que la Lorraine dispose de capacités notamment à Metz-Sablon et à Champigneulle.

La réunion publique du 19 mai à Etain (55)

Après avoir rappelé que la vie du débat public est la rencontre de trois partenaires : le public, le maître d'ouvrage et la CPDP, Mme COTE-CHOSSELER ouvre la séance.

Cette réunion non prévue dans le planning initial et organisée par la Commission pour répondre à la demande des élus meusiens attire une centaine de personnes, essentiellement des élus représentant un secteur géographique correspondant au tracé Ouest non retenu par le CETE (Longwy (54), Briey (54) et la Meuse).

Après une longue intervention du préfet, la salle s'exprime surtout pour manifester son désaccord avec le passage de l'A32 dans le sillon mosellan. On souligne comme dans d'autres réunions le problème du péage.

Tous sont unanimes pour dire que le projet risque de renforcer la métropolisation du sillon mosellan et d'augmenter les problèmes économiques que connaissent aujourd'hui la Meuse et le Pays-Haut.

Sans soutenir la construction d'un nouvel axe autoroutier dans leur secteur, les élus proposent des solutions alternatives, à savoir l'aménagement de voiries existantes de la Meuse et du Pays-Haut dans un contexte européen.

On parle beaucoup du déclin de la Meuse et du bassin de Longwy, et de la nécessité de rééquilibrer la Lorraine. Le débat porte avant tout sur l'aménagement du territoire et sur le futur contrat de plan.

La réunion se déroule dans une ambiance sereine.

La réunion publique du 26 mai à Toul (54)

La réunion, à laquelle assistent trois cents personnes, est présidée par M. THOMAS qui invite M. GOSSOT, maire de Toul, à prononcer l'allocution de bienvenue, orientée sur les problèmes locaux. Après la diffusion du film, Mme MALGORN fait une intervention détaillée. Mme FEIDT, députée de la Meurthe-et-Moselle, souhaite que le débat ne soit pas déconnecté des discussions autour du contrat de plan Etat-Région. Elle insiste pour que soient étudiées des solutions alternatives dans le domaine ferroviaire et fluvial, mais demande également l'étude de liaisons routières. Elle propose que les itinéraires ferroviaires de délestage Hagondange-Toul via Conflans-Jarny et Longwy-Toul soient inscrits dans le prochain contrat de plan.

M. POTY, maire de Gondreville, ainsi que les habitants de Gondreville et de Dommartin-lès-Toul, qui souffrent déjà de la présence de l'A31, s'indignent du fait que l'Etat veuille ajouter l'A32 sur le territoire de leurs communes. Ils réclament la remise en état et la construction de merlons pour les isoler du bruit de l'A31.

Plusieurs maires de communes situées au sud de Nancy (notamment Richardménil, Méréville, Frôlois, Flavigny, Thélod et Messein) protestent contre le tracé sud-est qui amènerait à construire un viaduc au dessus des villages et à porter atteinte à l'approvisionnement en eau potable de Nancy. De nombreuses associations nanciennes s'opposent également à ce tracé contournant Nancy par l'est, pour des raisons environnementales (poumon vert de la ville, réserves d'eau potable), et en arguant de la juxtaposition de ce tracé avec d'autres projets de boulevards urbains prévus sur la même zone.

M. ROUGIEUX, maire de Méréville, proteste contre l'insertion dans l'Est Républicain d'une pleine page payée par la Communauté Urbaine du Grand Nancy prônant la réalisation du tracé sud-est qui apporterait un contournement de Nancy vers le sud et ouvrirait, selon elle, des perspectives intéressantes de liaisons vers la Suisse et l'Italie. M. THOMAS fait remarquer qu'il n'est pas du ressort de la Commission de pouvoir interdire à un tiers, collectivité ou autres organismes, de s'exprimer dans les médias car ce serait alors une façon de prendre parti.

1.1.2 les réunions thématiques

La table ronde thématique du 8 avril à Metz : « la demande de transports : situation et perspectives »

Les experts sollicités pour cette réunion étaient :

M. KAUFFMANN, professeur à l'École Polytechnique de Lausanne : « *Le comportement et les déterminants du choix du mode de transport par les usagers* »

M. GIRAULT, conseiller technique au Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement : « *Les prévisions de la demande de transport à l'horizon 2020. Les scénarios possibles d'évolution* »

M. SINNER, Ministère de l'Aménagement du Territoire du Luxembourg : « *Les approches luxembourgeoises des transports et de l'aménagement du territoire. Besoins et projets envisagés* »

C'est la première réunion thématique, elle est présidée par M. THOMAS. Une centaine de personnes sont présentes et l'ambiance est plus calme que lors des réunions publiques précédentes, même si l'on retrouve presque les mêmes intervenants, qui s'éloignent rapidement du thème prévu pour faire passer leur message. On notera une petite difficulté concernant les rôles respectifs du président de séance et de l'animatrice qui seront à l'avenir placés côte à côte pour faciliter les échanges discrets. Les exposés des experts sont bien acceptés par le public et on note quelques difficultés pour arrêter les questions de la salle avant la deuxième série d'exposés.

M. VERNIER, président de la Commission du plan et des finances du CES, est d'accord avec le deuxième expert, M. KAUFFMANN, mais souligne néanmoins que son analyse s'applique mal à la Lorraine où les mutations industrielles ont entraîné de très fortes migrations alternantes et où les activités se sont déplacées des usines, situées en dehors des villes, vers le tertiaire, localisé à l'intérieur des agglomérations.

Interrogé sur des précédents d'autoroutes parallèles, M. KAUFFMANN signale que l'on trouve entre Genève et Bâle trois autoroutes parallèles sur une longueur de 150 km.

M. LANGE, chef de projet chez LOHR INDUSTRIES signale que sa société a étudié un système de chargement latéral des camions sur des wagons surbaissés munis de petites roues qui permet de respecter le gabarit ferroviaire. M. CASASSUS de Réseau Ferré de France lui répond que ces solutions sont encore expérimentales, mais que le meilleur exemple d'avenir est constitué par le tunnel sous la Manche. Mme RENN, conseillère régionale, se déclare déçue que ne soit pas abordé dans ce débat le volet « santé ». Mme COTE lui précise que ce problème très important sera traité dans une réunion ultérieure. Concernant les possibilités de la voie d'eau, M. VERDEAUX de VNF souligne que, pour les pondéreux, le chemin de fer et la voie d'eau en transportent la quasi totalité. En revanche, pour les produits manufacturés en conteneurs, des solutions se développent, comme le fluvio-maritime avec l'exemple de la SOLLAC qui vient de faire construire un bateau apte à naviguer sur la Moselle et en mer pour livrer des tôles en Grande-Bretagne.

On constatera tout au long de la réunion une difficulté à respecter le thème de la réunion et les tentatives de recentrage seront taxées de censure. Il sera difficile également de clore le débat malgré l'heure tardive.

La table ronde thématique du 15 avril à Nancy : « Les effets des grandes infrastructures de transport sur l'économie et l'aménagement du territoire »

Les quatre experts invités à cette réunion étaient :

M. ORUS, expert au SETRA (Ministère de l'Équipement des Transports et du Logement) : « *Les enseignements à tirer des observatoires économiques mis en places sur différentes autoroutes françaises. Les principaux effets des autoroutes* »

M. DUONG, du bureau d'études EUROSIRIS - Paris : « *L'offre et la demande de logistique territoriale. Le rôle et la place du service et des infrastructures* »

Mme ROLLAND-MAY, professeur à l'Université de Metz : « *Le fonctionnement des territoires lorrains et le rôle structurant des infrastructures* »

M. DEFOUG, du Comité d'Aménagement, de Promotion et d'Expansion de la Meurthe-et-Moselle (CAPEMM) : « *Les attentes des entreprises souhaitant s'implanter en Lorraine* »

Un peu moins de cent personnes assistent à cette réunion.

Après qu'il ait été rappelé par M. BLISKO, président de séance, membre de la Commission Nationale du Débat Public et de la Commission Particulière sur le projet A 32, la spécificité des réunions thématiques qui ont pour objet d'approfondir un sujet, d'apporter des éléments de réflexion, d'échanger des informations, la parole est donnée aux experts invités par la Commission.

De leur propos, il est ressorti que si l'existence d'infrastructures de qualité était indispensable au développement de l'activité économique, elle ne suffisait pas pour l'assurer, d'autres conditions devant être réunies.

Ces experts ont développé une argumentation autour du lien existant entre politique d'infrastructure et politique d'aménagement du territoire, cette dernière devant permettre au territoire d'être irrigué par les activités économiques.

Dans le cas de la Lorraine, ils ont attiré l'attention sur le risque que se crée un corridor d'écoulement des flux, sans aucun bénéfice pour le reste de son territoire, ce qui aboutirait à lui faire supporter coûts et nuisances sans qu'elle en retire des avantages significatifs. L'évaluation de ces avantages a d'ailleurs fait l'objet d'échanges repris plus tard par la salle.

L'un des experts a valorisé les effets directs et indirects des grandes infrastructures, tout en précisant qu'ils n'étaient pas mécaniques : sécurité, gain de temps, de productivité, de confort, économie d'énergie, emplois pour la création de ces infrastructures et leur entretien ; et soulignant qu'elles pouvaient être sources de développement de nouvelles stratégies. Un autre compléta d'une certaine manière ce propos en insistant sur le fait que les autoroutes ne sont pas en elles-mêmes génératrices d'activité, qu'il ne faut pas penser qu'une offre technique induit une demande économique et sociale, que d'autres conditions doivent être réunies selon le type d'entreprise que l'on souhaite voir s'implanter, le choix au final étant fait par les entrepreneurs, en fonction des axes de communication, des opportunités immobilières, financières, fiscales, d'une main d'œuvre qualifiée, d'un marché.

De la discussion qui a suivi leurs interventions, on peut retenir qu'à l'exception notable de Messieurs ROSSINOT, maire de Nancy et CHONE, président de la Communauté Urbaine du Grand Nancy, qui se sont prononcés pour l'A32 en retenant le contournement sud-est de Nancy, considérant qu'une nouvelle autoroute est nécessaire pour le développement économique de la région et présente un intérêt national, la plupart des participants qui se sont exprimés sont hostiles au projet notamment parce qu'ils sont sceptiques sur les retombées économiques pour la Lorraine, inquiets pour la qualité de la vie pour eux bien sûr mais aussi pour les générations futures, et lui préfèrent un autre modèle de développement économique. Que conclure des échanges qui ont eu lieu ? Qu'ils ont permis de faire circuler de l'information, qu'il est important que soient étudiées les propositions exprimées sans a priori.

La table ronde thématique du 29 avril à Toul (54) : « la sécurité et le confort des usagers de la route »

Quatre experts ont été sollicités pour participer à cet atelier :

M. KHLIFI, de l'INRETS : « *La perception du risque et le comportement des usagers de la route* »

M. JULLIEN, directeur du bureau d'études ISIS : « *L'audit de sécurité sur l'A31. Principaux résultats et commentaires* »

M PIERRE dit BARROIS, représentant de la Fédération nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) : « *Les attentes des usagers vis à vis du réseau de transport* »

M. DETERNE, directeur de la Société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (SAPRR) : « *Les évolutions et progrès à attendre dans le domaine de l'utilisation des autoroutes en Europe* »

Soixante -dix personnes assistent à cette réunion, présidée par M. MINGASSON.

Les deux premiers experts montrent essentiellement le décalage, observé aussi bien de manière générale que sur l'A31 en Lorraine, entre les données objectives montrant une plus grande sécurité sur l'autoroute que sur d'autres voies, et le sentiment de l'utilisateur qui se plaint de l'insécurité due, selon lui, aux poids lourds et à la vitesse principalement, mais aussi à la mauvaise qualité du revêtement, à l'absence de bandes d'arrêt d'urgence ou à l'insuffisance d'informations. Deux données objectives concernant l'A31, la proportion élevée des camions et une météorologie moins favorable, viennent également étayer l'impression ressentie par l'utilisateur. Le sentiment est d'autant plus fort lorsqu'il y a sur l'autoroute, ici urbaine, mélanges de trafics, c'est-à-dire d'utilisateurs qui n'ont pas la même stratégie.

Le troisième expert rappelle que la sécurité du rail est incomparablement plus grande que celle de la route, que l'inconfort de celle-ci se manifeste dans les nuisances qu'elle provoque, pollution de l'air notamment, ainsi que dans des difficultés de stationnement et encombrements. Il demande un rééquilibrage très fort entre le mode ferroviaire, très délaissé dans le passé, et le mode routier, affirmant que toujours plus de route entraîne toujours plus de circulation. Il recommande le renforcement de l'axe ferroviaire fret nord-sud et la construction d'une troisième voie. Il préconise de s'inspirer du RER, de coordonner les plans de déplacements urbains (PDU) d'agglomérations voisines ou même d'envisager un PDU pour le sillon mosellan.

Le quatrième expert affirme en préambule que « *pour une même longueur de déplacement, l'autoroute est quatre fois moins dangereuse que la route nationale* ». Puis il présente les dispositifs et mesures appliqués pour accroître la sécurité : dispositifs matériels (glissières, marquage, refuges, bornes d'appel) ; présence humaine (caméras de surveillance, patrouilleurs) ; conditions d'exploitation (information par panneaux à message variable, radio dédiée) ; entretien des revêtements (antidérapants, salage, déneigement) ; régulation du trafic (modulation des péages, télépéage, aires de restauration et de repos).

A la suite de ces exposés, le public a posé un certain nombre de questions, et notamment :

- ne peut-on mieux faire respecter par les poids lourds la réglementation en vigueur, leur interdire le dépassement aux heures et sur les sections chargées, leur imposer une réduction de vitesse par temps de pluie ?
- ne peut-on planter des écrans d'arbres entre les deux sens de circulation, améliorer la signalisation pour éviter l'entrée à contre sens ?
- ne peut-on dissocier PL et VL ?
- ne peut-on mettre l'autoroute à 2 fois 3 voies ? à 2 fois 5 voies ?

D'autres questions n'ayant qu'un rapport plus lointain avec la sécurité seront également évoquées : péage, financement de l'autoroute, ferroutage.

La table ronde thématique du 6 mai à Thionville : « la prise en compte de l'environnement dans les grandes infrastructures de transport »

Les experts invités à participer à ce débat étaient :

M. MEREAU, de SCETAUROUTE : « *Les mesures de réduction et de compensation des impacts d'une autoroute. Efficacité et progrès réalisés depuis une vingtaine d'années* »

Dr AMBROISE, médecin épidémiologiste à la Faculté de Médecine de Nancy : « *Les effets sur la santé de la pollution atmosphérique d'origine routière* »

M. LAMURE, expert à l'INRETS : « *Les impacts comparés sur l'environnement du rail et de la route* »

M. SALVI, vice-président du Conservatoire des Sites Lorrains : « *Les enjeux liés aux espaces naturels concernés par le projet A32* »

Devant une centaine de personnes, Mme COTE-CHOSSELER ouvre la séance en présentant les experts et en signalant que les membres de la commission ont tenu à inviter un expert en santé publique, le Docteur Ambroise, afin de répondre aux questions posées lors des précédentes réunions publiques et tables rondes thématiques sur la santé.

La table ronde thématique s'est malheureusement déroulée sans M. LAMURE empêché pour des problèmes de transport et qui devait développer un thème important.

Après un exposé de M. MEREAU portant surtout sur l'évolution de la réglementation, le Docteur AMBROISE fait une intervention très claire sur les effets de la pollution atmosphérique liée au trafic autoroutier sur la santé. Il rappelle les difficultés d'interprétations des études épidémiologiques car elles intègrent en plus de la pollution autoroutière d'autres pollutions faisant partie intégrante de notre environnement. Cette précision est apportée en raison de la déclaration à plusieurs reprises du public concernant les résultats d'une étude concluant à une augmentation des cancers d'enfants de 40% dans un rayon de 4 kilomètres autour des autoroutes.

Suivent quelques questions du public et M. SALVI expose l'état des connaissances sur les sites naturels lorrains.

Une quinzaine de questions sont posées pour moitié par de simples citoyens. Elles portent essentiellement sur la pollution atmosphérique, l'effet de serre, le bruit et les coûts induits sur la santé.

Le public va élever le débat à des questions d'ordre sociologique, de choix de société en relation avec le thème qui s'y prête tout à fait. On finira même par faire de la philosophie avec "les Verts" et le préfet de région.

Le public se soucie davantage des nuisances directement et facilement perceptibles par l'homme (le bruit et la pollution atmosphérique) et les effets sur la faune, la flore et l'eau ne viennent qu'en second lieu.

La table ronde thématique du 16 juin à Longwy (54) : « l'offre ferroviaire en matière de transport de voyageurs et de marchandises »

La Commission ayant remarqué au cours des réunions précédentes que le public faisait un certain nombre de confusions en ce qui concerne le ferroutage, un glossaire des termes techniques du transport combiné a été réalisé en collaboration avec la SNCF et tiré à 500 exemplaires. Il sera distribué aux personnes présentes.

Cent cinquante personnes assistent à cette réunion, présidée par M. THOMAS. Celui-ci rappelle tout d'abord la nécessité vite apparue d'organiser une réunion spécifique sur le ferroutage et le transport combiné, car c'est un des thèmes récurrents qui a ponctué tous les débats, de nombreux intervenants mentionnant le rôle pionnier de la Suisse dans ce domaine. C'est la raison pour laquelle il a été fait appel à M. RINDERKNECHT de l'Office fédéral des transports. Ce dernier rappelle que la Suisse utilise la limitation à 28 tonnes par camion pour détourner vers les pays voisins une grande partie du trafic de transit. Mais son souci de se rapprocher de l'Union Européenne va l'amener à accepter en 2005 les camions de 40 tonnes. Le ferroutage, qui consiste à transporter l'ensemble du camion y compris le chauffeur, sur un wagon est assez limité (180 camions par jour) et ne se développe pas depuis plus de 10 ans. Pour la Suisse, l'avenir c'est le transport non accompagné de conteneurs, de remorques et de caisses mobiles. Dans le but de promouvoir ce dernier type de transport, la Suisse a pris des mesures :

- construction de deux tunnels d'une quarantaine de kilomètres sous les Alpes (St Gothard et Lötschberg)
- subvention de l'ordre de 1500 F pour chaque transport combiné
- aide financière pour la construction de plates formes d'échanges rail-route à l'étranger.

Cet exposé de M. RINDERKNECHT a un peu déçu les auditeurs par son scepticisme quant au ferroutage, malgré l'aspect prometteur des mesures que la Suisse envisage pour l'avenir. Comme à de nombreuses reprises au cours des débats, chacun ne retient que ce qui l'arrange des différents exposés.

M. DURIEUX, maire de Longwy, s'indigne de la mauvaise qualité des dessertes voyageurs de sa ville, qui ne sera pas améliorée par l'arrivée du TGV. Un échange de vues assez vif s'instaure entre les transporteurs routiers et les représentants des cheminots. Il est souligné que si les coûts extérieurs (accidents, pollution et conditions sociales) étaient pris en compte, les tarifs routiers devraient être augmentés de 40%.

M. MACAIRE, directeur du transport combiné à la SNCF, fait remarquer que le transport combiné est déjà important en France puisqu'il représente 26% du trafic fret de la SNCF alors qu'il ne représentait que 12% en 1987. Il rappelle que l'Etat subventionne cette activité à hauteur de 350 millions de francs par an.

La réunion a duré près de quatre heures et on a noté quelques difficultés entre le président et l'animatrice, car la bonne connaissance du sujet par le président de séance incitait ce dernier à intervenir directement et à réagir à certaines énormités.

Il n'aurait peut être pas fallu aborder dans cette réunion le thème du trafic voyageurs car cela a encouragé les prises de positions anecdotiques et il a été abordé des détails auxquels personnes ne pouvait répondre, surtout concernant la ville de Longwy, handicapée par une desserte comportant deux rebroussements et donc longue et peu performante.

1.2 Les réunions complémentaires

Ces réunions, l'une ayant été proposée par Mme MADER aux associations après le lancement du débat et l'autre demandée par les élus du Lunévillois, ont été intégrées au calendrier officiel du débat, sans que leur organisation relève de la CPDP.

La réunion des associations du 29 mai à Vigy (57)

A plusieurs reprises, l'association AGIRR (Association pour Garantir l'Intégrité Rurale Restante), qui regroupe une vingtaine d'associations lorraines locales opposées au projet d'autoroute A32, a regretté que la durée limitée des réunions publiques ne permette pas aux associations de s'exprimer autant qu'elles le souhaiteraient. Prenant acte de cette réclamation, la Présidente de la Commission Particulière du Débat Public a donc proposé que soit organisée une réunion rassemblant les associations qui le souhaiteraient. Cette réunion s'est tenue le 29 mai à Vigy avec pour thème central, choisi par les associations, les Plans de Déplacements Urbains (PDU) et leur impact sur l'évolution des transports en Lorraine.

Des représentants de la communauté urbaine de Nancy, du syndicat intercommunal de la Vallée de la Fensch, de la DDE de la Moselle et du CETE de l'Est étaient là pour répondre aux questions des participants. En revanche, aucun responsable du PDU de Metz n'était présent. La Commission Particulière du Débat Public était représentée par Mme MADER, Mme BASTIN et M. THOMAS.

La discussion entre les différents intervenants a permis de faire ressortir plusieurs critiques formulées par les associations :

- le manque de concertation et de cohérence entre les différents plans mis en place sur le territoire lorrain. Ce manque de concertation s'explique en grande partie par les limites territoriales affectées à chaque PDU, et l'ensemble des intervenants s'est accordé pour constater qu'il pourrait être utile d'envisager une extension de l'aire d'intervention des PDU au-delà des communautés urbaines.
- l'absence d'une réelle volonté politique permettant de mettre en place les moyens nécessaires à la diminution de la circulation automobile, au bénéfice des transports en commun. Même lorsque des moyens sont mis en place pour la diminution de la circulation intra-urbaine, l'automobile reste le principal moyen de déplacement péri-urbain, jusqu'aux entrées de ville.
- le peu de considération portée aux propositions des associations faites dans le cadre de l'élaboration des PDU.

Dans la majeure partie de la discussion, plus que le projet d'autoroute A32 en lui-même, c'est la question de la place respective accordée à la circulation automobile et aux autres modes de transport qui s'est trouvée au centre des débats. Cependant, de nombreux représentants d'associations présents ont tenu à souligner l'importance qu'ils accordaient à leur cadre de vie et leur inquiétude de voir celui-ci détérioré par la construction d'une nouvelle autoroute.

Tous les intervenants du monde associatif ont en tout cas insisté sur leur volonté d'être une force de proposition, et sur la nécessité qu'ils voient à étudier les possibilités de développement du ferroviaire dans les zones péri-urbaines et des transports en commun en ville, au lieu de poursuivre une politique qu'ils considèrent comme majoritairement favorable au tout-automobile.

La réunion du 2 juin à Lunéville (54)

Répondant à l'invitation du maire de Lunéville, la Commission, représentée par M. MINGASSON et Mme COTE-CHOSSELER, a assisté le 2 juin à une réunion des élus du Lunévillois, où cent cinquante personnes étaient présentes. Le Lunévillois est en effet concerné par les deux partis envisagés à l'est de Nancy, alors que deux autres sont prévus à l'ouest qui ont la préférence du maître d'ouvrage pour des raisons tenant à l'aménagement du territoire, à l'environnement, à la faisabilité et au coût.

Indépendamment du fait que de nombreux participants à cette réunion ont rappelé l'urgente nécessité de la mise à 2 fois 2 voies des RN4 et RN59 - ce qui n'était pas l'objet du débat - les Lunévillois ont souhaité faire valoir l'importance de l'activité des entreprises dans leur secteur, notamment autour de Dombasle, Rosières-aux-Salines et Varangéville comme l'ont expliqué plusieurs intervenants, notamment M. Bertrand NOEL qui a rappelé la tradition industrielle d'un secteur où demeure encore une main d'œuvre nombreuse et qualifiée. Il a aussi été fait état des projets de développement de la Communauté de Communes du Lunévillois. Ces données feraient de la vallée entre Nancy et Lunéville « *une des vallées industrielles les plus importantes de Lorraine* » selon Olivier RICARD, ancien président de l'association IDEAL (Initiative pour le Développement Economique et l'Action dans le Lunévillois) et ancien conseiller général, qui ajoutait « *il est tout aussi important de dynamiser ce qui est existant (...) que de parier sur des zones multinationales qui n'ont pas encore de réalité* », faisant allusion à des projets à l'ouest de Nancy.

L'association IDEAL a présenté une option permettant un redéploiement de l'activité économique plutôt qu'une concentration sur le sillon mosellan, option qui emprunterait l'A4 à partir de Sarrebrück, un petit tronçon à réaliser entre A4 et RN4, puis la RN4 déjà financée, avant de rattraper la RN59, solution qui de surcroît limite le recours au péage.

D'autres participants ont souligné l'intérêt que présenterait le passage par l'est de Nancy pour renforcer les liaisons vers le sud-est, Saint-Dié, Epinal, Mulhouse et au delà vers la Suisse et l'Italie.

Un tracé à l'est de Nancy présenterait encore l'avantage, aux dires de M. Jean-Claude EURIOT, conseiller municipal de Lunéville, de réaliser un contournement de cette agglomération par le nord-est, qui fait actuellement défaut, et de créer un barreau sud. Enfin, le président de la Communauté de Communes du Lunévillois a résumé la pensée de l'assistance en déclarant que le passage à l'est permettrait de rétablir l'équilibre avec l'ouest, qui bénéficie de l'autoroute Lorraine-Bourgogne.

1.3 les réunions où la présence de la CPDP a été sollicitée

Réunion à la Chambre Départementale d'Agriculture de Meurthe-et-Moselle le 21 mai 1999

L'aménagement du territoire était inscrit à l'ordre du jour, sous la mention : « A32 - contribution au débat public - présentation du projet par M. DEFFAYET du CETE de l'EST ».

La réunion s'est déroulée en présence de M. Jean-François DENIS, préfet du département, et de M. Jacques CHEREQUE, président du Comité d'Aménagement et d'Expansion de Meurthe-et-Moselle (CAPEMM), la politique départementale en matière de zones industrielles étant également inscrite à l'ordre du jour.

M. MERCIER, président de la compagnie consulaire, avait souhaité qu'un membre de la Commission particulière assiste à cette session ; M. JUNG s'y est rendu pour préciser les modalités d'organisation du débat et le rôle de la Commission.

Après la présentation du projet par M. DEFFAYET, la discussion a porté essentiellement sur les tracés, M. DENIS intervenant pour regretter que l'on ait privilégié les tracés les plus proches du sillon mosellan. Sans pour autant prendre parti pour tel ou tel tracé, la Chambre a marqué son intérêt pour la mise à 2 fois 2 voies de la RN411 Toul-Dieulouard, à la satisfaction de M. CHEREQUE.

Des remarques ont été faites sur l'action excessive des associations d'environnement, alors que des mesures compensatoires existent en la matière. Les problèmes de prélèvement des terres agricoles ou forestières pour l'emprise de l'autoroute n'ont été qu'évoqués. Il a été demandé que lors de la mise en œuvre du projet, la réalisation se fasse en concertation avec les propriétaires et exploitants concernés.

Assemblée Générale de l'Association du Toulais pour la Protection du Cadre de Vie (ATPCV) à Chaudeney (54) le 2 avril 1999

L'ATPCV a invité la Commission, représentée par Mme BASTIN, à assister à son assemblée générale annuelle, à laquelle ont assisté environ 70 personnes. Après présentation du bilan de l'activité de l'association, le président relate les principaux points forts de la réunion publique de Nancy qui s'est déroulée la veille. Il précise que le rôle de Mme BASTIN n'est pas de répondre aux questions sur le dossier, mais sur l'organisation du débat. Mme BASTIN présente la composition et le rôle de la Commission puis répond à un certain nombre de questions, notamment sur le mode de financement et l'indépendance de la CPDP, ainsi que sur les possibilités offertes à l'association de faire connaître son point de vue. Selon l'assistance, l'accès à des dossiers et documents librement consultables apparaît comme l'apport majeur de la CPDP au débat. Les membres de l'association s'interrogent sur la prise en compte de leurs observations et Mme BASTIN explique que le rôle de la Commission est de collecter tous les avis et de les présenter ensuite dans un compte rendu qui sera transmis au Ministre des Transports. La réunion se poursuit entre les membres de l'association par une analyse du dossier du maître d'ouvrage.

Réunion du Conseil Economique et Social

Particulièrement attentif comme l'a souligné son président, M. Pierre DAP, à l'évolution du développement régional, le Conseil Economique et Social de Lorraine a souhaité apporter sa contribution au débat public organisé sur le projet A32, alors même que le Conseil a déjà été amené à traiter de la problématique de la saturation prévisible de la circulation dans le sillon mosellan à deux reprises, en mai 1996, lors du débat sur les modes de transport dans le sillon mosellan et la perspective du doublement de l'autoroute A31 et, en octobre 97, lors du rapport sur l'autosaisine "infrastructures de transports et intermodalité : des priorités lorraines à l'horizon 2015".

Pour ce faire, il a chargé les commissions "aménagement, développement du territoire et nouvelles solidarités" et "développement économique" de préparer un avis destiné à être discuté au cours d'une séance plénière à laquelle étaient invitées Madame le Préfet de région et la Commission particulière du débat public.

Lors de sa présentation et avant qu'il ne soit soumis au vote, son rapporteur, M. OTHELET, a insisté sur les points suivants :

- l'évolution prévisible des flux de marchandises et de passagers pose à court et à moyen terme, la question de la saturation des grandes infrastructures qu'elles soient routières ou ferroviaires,
- la prédominance économique et démographique du sillon mosellan amène un fort taux de concentration des flux,

- la position géographique et historique de la Moselle fait qu'elle est un lieu de passage entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud,
- les activités logistiques ou de transport très développées en Lorraine permettent actuellement d'employer 60 000 personnes.

Par ailleurs, il a rappelé que l'A31 est menacée de saturation, que l'offre ferroviaire est insuffisante, que seule la Moselle canalisée présente des réserves de capacité.

Pour faire face à cette situation, le C.E.S. propose, une série de mesures en insistant sur la nécessité d'organiser la complémentarité entre les différents modes de transport et de privilégier le ferroviaire.

Ainsi il avance qu'il convient à court terme d'améliorer la capacité et les performances du réseau ferroviaire pour permettre un doublement du fret, d'aménager les axes routiers existants notamment l'A31, d'effectuer des études de faisabilité et d'impact pour la réalisation d'un canal à grand gabarit Saône-Moselle.

Puis, pour ménager le long terme, malgré les inconvénients qui résultent du développement du mode routier, dans le souci de garantir le développement économique et social de la Lorraine, de se préparer à réaliser une autoroute nouvelle en prenant toutes les mesures nécessaires.

Pour définir une option de tracé, il recommande que l'on prenne en compte

- les fonctions de l'autoroute nouvelle
- son coût et sa rentabilité
- sa capacité à délester l'A31
- le respect de la qualité du cadre de vie des Lorrains

Cet avis qui a paru particulièrement constructif aux membres de la Commission a donné lieu à une discussion très riche entre les membres du Conseil et a été adopté à la majorité de 51 voix pour, 5 contre, 1 abstention.

1.4 Réunions organisées par des initiatives extérieures

Des initiatives extérieures ont pris le relais du travail d'information de la Commission et un certain nombre de réunion d'information ont été organisées au cours du débat, à l'initiative d'élus (13 réunions) ou d'associations (5 réunions). Ces réunions ont été annoncées ou relatées dans la presse¹.

L'association Regards 57 a organisé, le 10 juin 1999, une conférence sur les enjeux de l'A32 avec la participation de M. Pierre MERLIN², urbaniste connu.

L'Association des Maires du canton de Château-Salins a également organisé une réunion d'information à Chambrey le 18 juin 1999.

1.5 La réunion de clôture du 22 juin à Metz

Cette réunion, initialement prévue à l'Arsenal de Metz, a été finalement organisée à la FIM (1500 places) pour des raisons de capacité d'accueil. Son annonce a fait l'objet d'un achat d'espace spécifique dans la presse quotidienne régionale (Est Républicain et Républicain Lorrain), en plus du communiqué de presse usuel.

¹ voir annexe VOLUME A - 3

² voir annexe VOLUME E-5

Lors de cette dernière réunion publique - présidée par Mme MADER - où elle s'attendait à une participation importante de la population, la Commission avait choisi de présenter un bilan de son activité et de la participation des Lorrains au débat, et d'organiser la discussion autour d'une table ronde à partir de cinq thèmes pris parmi ceux qui avaient été le plus souvent évoqués au cours des réunions précédentes.

Elle avait invité à y participer plusieurs personnalités s'étant déjà exprimées dans le débat sur ces sujets afin qu'elles en discutent avec la salle. C'est devant un parterre de plus de 1000 personnes, dans une ambiance passionnée que la réunion s'est ouverte.

Présenté par Madame BASTIN, le bilan a démontré que de nombreuses personnes, associations, collectivités locales, organismes avaient participé au débat en utilisant les moyens mis en place par la Commission (cartes T - réunions publiques- thématiques), en prenant eux-mêmes l'initiative d'organiser des réunions, ou en faisant parvenir à la Commission des prises de position. Même si certains ont émis des doutes sur la volonté des pouvoirs publics de tenir compte de ce qui en résultera, l'opportunité d'un tel débat n'a pas été contestée.

Les participants à la table ronde, dont il faut souligner le courage d'avoir accepté de s'exprimer, parfois sous les huées pour ceux qui se sont déclarés favorables à la création à terme d'une nouvelle infrastructure si cela s'avérait nécessaire, se sont trouvés malgré tout en accord avec les opposants sur deux points importants qu'il faut souligner

- la saturation de l'autoroute A31 avec l'impression d'insécurité qui s'en dégage,
- la nécessité d'améliorer et de développer les infrastructures existantes,

tout en soulevant pour certains d'entre eux des objections fondamentales sur le modèle de développement social sous-tendu par le développement des infrastructures, ce qui explique leur totale opposition au projet de création d'une nouvelle autoroute.

Qu'ils soient pour ou contre, les participants ont fait des propositions.

Pour les premiers qui situent l'échéance de cette construction à 10/15 ans après que des aménagements aient été effectués sur les infrastructures existantes pour les améliorer et les développer, le tracé proposé ne leur paraît pas être le meilleur. Ils souhaitent que de nouvelles études soient faites de manière à ce que soient pris en compte des impératifs d'aménagement du territoire qui leur semblent avoir été ignorés.

Pour les seconds qui considèrent que l'augmentation du transport n'est pas inéluctable, il faut prendre des dispositions pour favoriser le transport des personnes et du fret par le rail (notamment en coordonnant les politiques de transport y compris inter urbains), et intégrer les coûts sociaux et environnementaux dans les évaluations, ce qui, pensent-ils, amènerait à faire d'autres choix.

La parole étant donnée au préfet de région, il a rappelé qu'il existait plusieurs types de consultations le débat public n'étant que l'un d'entre eux. Il a évoqué celles auxquelles donnent lieu l'élaboration des schémas de services collectifs et du contrat de plan, et a appelé l'attention des participants sur la nécessité pour les pouvoirs publics de préserver l'avenir.

1.6 Les entretiens individuels

Mme MADER a reçu en entretien individuel (en sus de la presse) :

- le président de l'Association pour la Défense du Cadre de Vie et de l'Environnement de Marly le 17 juin
- une délégation du CE des cheminots de la région de Metz-Nancy le 23 juin

M. THOMAS a reçu M. MERLIN, urbaniste, le 11 juin.

Le CETE de l'EST pour sa part a reçu le président de l'association « NON A L'A32 » pour examiner ses propositions.

2. Les questions et observations du public : le processus de traitement

Le processus de traitement des questions et des différents documents est complexe et fait intervenir plusieurs acteurs :

- la SSII (conception, saisie, fonctionnement général, analyse statistique, édition de courriers)
- une documentaliste spécialisée (indexation, ventilation)
- la présidente de la Commission (réponse aux questions destinées à la CPDP)
- le maître d'ouvrage, soit principalement le CETE, la DRE et la préfecture (conception des réponses)
- un membre de la Commission (validation des réponses)
- le secrétariat de la Commission (réception, suivi, contrôle final, expédition).

Une base de données centrale est située à Paris, au siège de la SSII et quatre bases de données locales ont été installées : une au secrétariat, une à la DRE, une à la préfecture de région et une au CETE, pour que chacun puisse traiter les questions qui le concernent. Les relations entre les bases locales et la base centrale se font par Internet.

Outre l'indexation et la ventilation des questions, la base de données permet d'éviter les doublons, de comptabiliser les personnes qui se sont exprimées à plusieurs reprises et de s'assurer que chaque question a eu une réponse. Elle permet également l'édition des lettres d'accompagnement de la Commission.

Un membre de la Commission a validé l'ensemble des réponses en s'assurant que la réponse correspondait bien à la question et que le contenu de la réponse était adapté. Cette vérification, qui semblait peut être superflue au départ, a cependant permis d'éviter un certain nombre d'erreurs et s'est justifiée pleinement. Cette validation a représenté un travail d'une journée par semaine au moins.

Le secrétariat s'est assuré de la validité des adresses, a joint les documents nécessaires et vérifié à l'aide d'un exemplaire papier de la base de données que chaque personne recevait bien une réponse. Ce contrôle final n'était pas prévu initialement, mais il s'est avéré indispensable, la base de données pouvant renseigner sur l'édition d'un courrier mais pas sur le fait qu'il ait été expédié ou pas. Or, de nombreux courriers ont fait l'objet de corrections et validations successives en dehors du circuit informatisé. Ce travail d'expédition et de vérification sur les quelques 7000 questions répertoriées a occupé une personne à temps complet pendant tout le mois de juillet.

La mise en place et le rodage du processus ont demandé un peu de temps, ce qui a créé un retard dans le traitement des questions posées au début du débat. D'autre part, le maître d'ouvrage ayant choisi de répondre aux questions par thème (celles sur le péage, celles sur les tracés etc) pour des raisons évidentes de commodité de réflexion, certaines personnes ayant posé une question tout au début du processus pourront avoir reçu une réponse très tardive. Malgré cela, le secrétariat a reçu très peu de réclamations et a constaté que la plupart des participants ne s'attendaient pas à recevoir vraiment une réponse. Au contraire, de nombreux courriers ou appels téléphoniques témoigneront de la satisfaction du public.

Plus de 1200 cartes T furent reçues dans la première quinzaine du débat, environ 2000 à la fin du mois de mars, avec des pics de plus de 300 cartes T par jour.

Si le nombre des retours cartes T s'est estompé avec le temps, parallèlement le nombre de courriers (comportant souvent plusieurs pages) a augmenté en fin de débat.

Au total, le retour sera de 2500 cartes T soit un taux de réponse assez faible. Mais le public et les élus se sont également exprimés avec d'autres moyens : courriers, pétitions, registres d'exposition et Internet.

NB : La synthèse des opinions émises figure en page 30 sous le titre « les opinions exprimées au cours du débat ».

3. La lettre du débat¹

La première lettre du débat est parue à la fin du mois de mars. Elle relatait la réunion des grands élus en Préfecture lors de l'ouverture du débat le 9 mars.

9 numéros ont été réalisés au cours du débat. Chaque numéro relate une ou deux réunions publiques ou thématiques précédentes, reprend des questions-réponses écrites ou orales et publie le cas échéant le point de vue d'une association.

Cet outil d'information a rencontré un net succès auprès du public et, pour s'adapter à la demande croissante, le tirage sera régulièrement augmenté, pour atteindre 6000 pour la dernière lettre parue en juillet.

4. Les expositions

L'exposition présentée à Metz a accueilli 385 visiteurs, celle de Nancy 573, soit un total d'environ mille visiteurs. Ces personnes ont inscrit 152 questions ou observations dans les registres disposés à cet effet.

5. Demandes d'expertises complémentaires

L'article 6 du décret du 10 mai 1996 prévoit que « la Commission Particulière peut, après avoir sollicité l'avis du maître d'ouvrage, demander à la Commission Nationale d'ordonner une expertise complémentaire ». Dans ce cas, l'alinéa suivant prévoit que la durée du débat public peut alors être prolongée de deux mois supplémentaires.

Au cours du débat, la Commission Particulière a été saisie de trois demandes d'expertises complémentaires² :

- la première émanant de l'association AGIRR
- la seconde de l'association NON A L'A32
- la troisième de Mme Brigitte RENN, conseillère régionale, au nom des Verts

Compte tenu du temps imparti au débat et de l'importance des investigations demandées, ces demandes ne pourront recevoir de suite.

¹ Voir annexe Volume C

² Voir annexe Volume A-2

IV. SYNTHÈSE

1. Les chiffres du débat

Avant de dresser un bilan qualitatif du débat, il est intéressant d'évoquer un certain nombre de chiffres qui permettent de se représenter la participation du public, la diffusion de l'information et son impact, ainsi que la charge de travail de la Commission et de son secrétariat.

1.1 Nombre de personnes ayant participé au débat

Le comptage des personnes présentes était effectué au moyen de tickets numérotés et arrondi à la dizaine supérieure pour tenir compte des participants entrés après le début de la réunion.

les réunions publiques (7)

la réunion publique du 24 mars à Metz	= 800
la réunion publique du 1er avril à Nancy	= 400
la réunion publique du 22 avril à Thionville	= 700
la réunion publique du 11 mai à Pont-à-Mousson	= 250
la réunion publique du 19 mai à Etain	= 100
la réunion publique du 26 mai à Toul	= 300
la réunion de clôture du 22 juin à Metz	= 1000
Total =	3550

les réunions thématiques (5)

la table ronde du 8 avril à Metz	= 100
la table ronde du 15 avril à Nancy	= 80
la table ronde du 29 avril à Toul	= 70
la table ronde du 6 mai à Thionville	= 100
la table ronde du 16 juin à Longwy	= 150
Total =	500

réunion des associations du 29 mai à Vigy	= 50
réunion du 2 juin à Lunéville	= 150

Total réunions = 4250 personnes

divers

Visiteurs expos =	1000
Visiteurs secrétariat =	100

Total personnes = 5350

Plus de 5000 personnes se sont donc manifestées directement pendant les quatre mois du débat. Il est à noter que de nombreuses personnes ont assisté aux réunions avec régularité, voire pour certaines à toutes les réunions.

Remarque : On ne tient pas compte dans cette estimation des très nombreuses demandes de renseignements formulées par téléphone, difficiles à comptabiliser sans entraîner une réelle perte de temps.

Si on additionne ce chiffre aux 4500 documents écrits reçus (voir plus loin), on obtient environ **10 000 personnes s'étant manifestées d'une façon ou d'une autre**, chiffre que l'on peut ramener à une estimation de **9000 personnes**, une part non mesurable d'entre elles ayant vraisemblablement assisté à une (ou plusieurs réunions) et envoyé un courrier ou une carte T.

Si l'on additionne à ce chiffre les 16 500 signataires de pétitions (voir plus loin), le total des **personnes s'étant manifestées serait de 25 000 personnes.**

1.2 Nombre de documents envoyés et reçus

La majorité des documents envoyés au cours du débat l'ont été par le secrétariat, renforcé le cas échéant par une aide ponctuelle. Pour les envois trop volumineux (dossier de 150 pages en plusieurs exemplaires) ou nombreux et réguliers (lettre du débat bimensuelle, tirée à 6000 exemplaires), il sera fait appel à un prestataire de service.

Envoi par routage extérieur :

5000 dossiers

6000 x 9 lettres du débat = 54 000 envois

Total = 59 000 documents envoyés par routage

Documents envoyés par le secrétariat :

3000 brochures de présentation du débat

2000 programmes

320 points-clés

900 dossiers

400 fuseaux

plus de 6000 fiches techniques (en moyenne 600 exemplaires de chaque fiche)

plus de 1800 lettres de réponses (questions plus échanges de courrier)

Total = 14 420 soit environ **14 500 documents envoyés par le secrétariat**

On a donc 14 500 documents envoyés par le secrétariat, auxquels s'ajoutent les 59 000 documents envoyés par routage, soit environ **74 000 documents** envoyés au cours du débat.

Si l'on y ajoute les 493 000 envois initiaux de la brochure « points-clés », cela représente un total de **572 500 documents d'information envoyés** en quatre mois.

Documents reçus par le secrétariat

2500 cartes T

1000 coupons-réponses et demandes de documentations

140 contributions d'élus, d'associations, délibérations de conseils municipaux ...

200 courriers divers (hors contributions au projet)

22 pétitions représentant 16 500 signatures

150 questions sur registres d'exposition

305 messages Internet

39 divers

Total = 4357 soit environ **4500 documents reçus** par le secrétariat

La réception, le tri, la transmission, les copies, le traitement et l'expédition des réponses à tous ces documents et l'envoi de documentations ont constitué une part importante du travail du secrétariat.

2. Le débat et la presse

2.1 la presse écrite

Le dépouillement de la presse a été effectuée par :

- le secrétariat, grâce à un abonnement à 12 éditions des trois principaux quotidiens régionaux (Est Républicain, Républicain Lorrain et Liberté de l'Est)
- un abonnement à l'ARGUS de la Presse pour le suivi de la presse nationale, des hebdomadaires etc.

389 articles¹ sont parus dans la presse écrite entre le 3 mars et le 3 juillet

- en grande majorité dans deux principaux de la presse quotidienne régionale (Est Républicain et Républicain Lorrain = 326 articles)
- mais cinq articles seulement dans la presse quotidienne régionale des Vosges (Liberté de l'Est).

L'ensemble des articles parus se répartit de la façon suivante :

L'Est Républicain	165
Le Républicain Lorrain	161
Les Tablettes Lorraines	14
Est Eco	8
Le Paysan Lorrain	7
La Liberté de l'Est	5
Les Affiches/Moniteur d'Alsace et de Lorraine	4
La Lettre Lorraine	3
L'Ami des foyers chrétiens	2
La Tribune	2
L'Alsace	2
Le Courrier de l'Environnement	2
La Vie du rail	2

et 1 article dans chacune des publications suivantes : La Croix, Le Figaro, Les Cahiers Observatoires, L'Ami Lorrain, Bus et Car, Avenir Magazine (revue de la CUGN), La Moselle Agricole, Spectacles à Nancy, L'Ami du Peuple, La Vie Agricole de la Meuse, , Moselle Avenir, Décision Environnement.

Au fil du temps, on a constaté dans la presse quotidienne régionale la parution d'articles de plus en plus importants et/ou de plus en plus documentés.

En revanche, le débat n'a éveillé que peu d'échos dans la presse nationale.

Les communiqués de presse de la Commission ont été publiés régulièrement par l'Est Républicain et le Républicain Lorrain, plus épisodiquement par la Liberté de l'Est.

Par ailleurs, la Commission a acheté un espace dans l'Est Républicain et le Républicain Lorrain à la date du dimanche 20 juin pour informer le public de la tenue de la réunion du 22 juin à Metz et de la fin prochaine du débat.

¹ voir revue de presse, annexe VOLUME D

2.2 les moyens d'information audiovisuels

A notre connaissance, 28 reportages ont été diffusés à la télévision pendant les quatre mois du débat, soit 23 sur France 3 et 5 sur M6.

France 3 : Edition Régionale

24 février	JT soir	<i>annonce de l'ouverture du débat</i>
9 mars	JT soir	<i>ouverture du débat</i>
18 mars	JT soir	<i>les élus contre l'A32 devant le Conseil Régional</i>
25 mars	JT midi et JT soir	<i>compte rendu du débat du 24 mars</i>
30 mars	Edition locale	<i>exposition à la CCI 54</i>
2 avril	JT midi et JT soir	<i>compte rendu du débat du 1^{er} avril</i>
8 avril	JT soir	<i>reportage sur Chaudeney / Moselle</i>
10 avril	JT soir	<i>extrait de l'Hebdo, interview de M. Aubron, député PS</i>
14 avril	JT midi	<i>conseil municipal de Briey et A32</i>
16 avril	JT soir	<i>les partisans de l'A32</i>
22 avril	JT soir	<i>brève</i>
23 avril	JT soir	<i>reportage sur Montoy-Flanville</i>
24 avril	JT soir	<i>extrait de l'Hebdo - Claude Gaillard, député, et les transports</i>
26 avril	JT midi	<i>visite de J.-Cl. GAYSSOT à Metz et A32</i>
29 avril	JT du soir	<i>les élus du Pays-Haut en faveur de l'A32</i>
30 avril	JT midi + soir	<i>compte rendu de la réunion du 29 avril à Toul</i>
21 mai	JT soir	<i>3 députés favorables au tracé ouest</i>
27 mai	JT soir	<i>compte rendu de la réunion publique de Toul</i>
28 mai	JT soir	<i>le Conseil Economique et Social favorable à l'A32</i>
15 juin	JT soir	<i>reportage sur le ferroutage et dossier A32</i>
17 juin	JT midi + soir	<i>reportage sur le débat de Longwy</i>
21 juin	JT midi	<i>interview de Michel Dinet, Président du CG 54</i>
23 juin	JT midi + soir	<i>reportage sur la réunion de clôture du 22 juin</i>

M6 : le 6 minutes Nancy

26 mars :	<i>reportage sur le débat public</i>
2 avril :	<i>reportage sur la réunion du 1^{er} avril</i>
30 avril :	<i>reportage sur la réunion du 29 avril à Toul</i>
23 juin :	<i>reportage sur la réunion de clôture du 22 juin</i>
25 juin :	<i>reportage sur la Commission et la fin du débat</i>

Radio

Une émission à Radio-France Nancy-Lorraine (Mme MADER)
Une émission à Radio-Jérico Metz (M. THOMAS)
Une émission à Radio-Jérico Nancy (Mme COTE)
Une interview à RTL RADIO (M. THOMAS)
Un reportage sur les transports en Lorraine dans une émission de radio suédoise
De nombreuses annonces des débats sur Radio NRJ

3. Les opinions exprimées au cours du débat

3.1 Analyse quantitative¹

NB : Les 22 pétitions différentes reçues, représentant un nombre total de 16 500 signatures individuelles, n'apparaissent pas dans ces décomptes. Elles sont consultables en annexe E.

Répartition par type de support

4059 documents ont été enregistrés dans la base de données. Ces documents ont été émis sur des supports différents et se répartissent de la façon suivante :

2490 cartes T posant des questions et/ou demandant le programme (détachés du document « mode d'emploi »)

771 coupons-réponses de demande de documentation (détachés du programme)

152 mentions sur les registres des expositions de Metz et de Nancy

305 messages sur Internet

302 lettres

39 coupons remis à la réunion publique du 24 mars à Metz.

On peut constater que le retour des cartes T, distribuées à 493 000 exemplaires est assez faible. En revanche, sur 2000 programmes distribués, on note un retour de 774 coupons ce qui montre un intérêt réel pour la documentation mise à disposition, et notamment pour les fiches techniques qui seront très fréquemment demandées (plus de 500 exemplaires de chaque fiche envoyés au total).

Les contacts par Internet (500 consultations et 305 messages) sont peu nombreux également. S'il paraît indispensable d'utiliser les technologies modernes de communication, il semble cependant que leur usage ne soit encore répandu qu'au sein d'une minorité de la population. Toutefois, les problèmes de mise à jour du site au début du débat expliquent peut être également cette faible consultation.

Les contributions reçues par lettre correspondent à des prises de positions assez longues qui témoignent de la réflexion menée par le public.

Ces 4059 documents ont été émis par 3348 personnes différentes, d'où l'on déduit qu'un nombre assez important de personnes ont contacté la Commission au moins deux fois.

Répartition par catégories d'interlocuteurs

Les personnes ayant contacté la Commission par l'un ou l'autre des moyens décrits ci-dessus se sont réparties de la façon suivante dans les typologies prévues dans la base de données :

Individuels	3036
Collectivités locales (mairies, conseils généraux, organismes consulaires...)	147
Associations	58
Entreprises	45
Services de l'Etat	22
Organismes divers - Syndicats	19
Politiques (élus ou groupes politiques)	13
Petits groupes (habitants d'un même quartier ou village)	5
Presse	3

soit 3348 personnes physiques ou morales différentes.

¹ Voir annexe VOLUME A - 8

On peut noter que les prises de positions des collectivités locales sont intervenues dans leur grande majorité dans les dernières semaines du débat.

Répartition par thèmes

Les questions posées et les opinions émises ont été classées en 10 thèmes, eux-mêmes divisés en sous-thèmes¹.

Les documents posant des questions se répartissent dans les thèmes de la façon suivante (sachant qu'un même document peut se retrouver dans plusieurs rubriques) :

Thème 1	la CPDP - le débat public	371
Thème 2	les observations	677
Thème 3	les politiques publiques	297
Thème 4	le contexte général du transport	993
Thème 5	le contexte local du transport	618
Thème 6	les caractéristiques du projet A32	1121
Thème 7	les solutions alternatives	1571
Thème 8	les fuseaux de passage	928
Thème 9	le projet et l'environnement	686
Thème 10	les textes de lois et réglementations	124

Les questions concernant la CPDP ont surtout été posées en début de débat, le public souhaitant s'informer sur la procédure nouvelle, sur la composition et le rôle de la Commission, mais surtout sur l'organisation du débat (39 documents).

Dans le thème 2, on note 179 observations d'opposition au projet et 165 observations de soutien. Ces chiffres sont à interpréter avec précaution car les questions posées et indexées dans les autres thèmes peuvent témoigner indirectement d'une opposition ou d'un soutien.

On note également 180 observations sur le débat lui-même, ce qui montre que la nouvelle procédure n'a pas laissé le public indifférent.

Dans le thème 3, la politique française en matière de transport est évoquée dans 96 documents.

Dans le thème 4, c'est la problématique des poids lourds qui attire le plus de questions (507 documents) ainsi que le transit longue distance (136).

Dans le thème 5, le trafic sur l'A31 est mentionné par 306 documents sur 463 ; la sécurité sur l'A31 est mentionnée dans 147 interventions.

Dans le thème 6, la préoccupation majeure est le péage (480 documents), vient ensuite le financement de l'autoroute et les coûts (182 documents).

Dans le thème 7, les sous-thèmes les plus abordés sont :

- le train (221 sur le trafic voyageurs et 267 sur le fret soit un total de 488)
- le transport combiné (414 documents)
- l'élargissement de l'A31 et l'amélioration de la voirie existante (233 documents)
- la voie fluviale (191 documents)
- les solutions routières non présentées dans le dossier (162 documents)

¹ voir liste des thèmes en annexe VOLUME A-6

Dans le thème 8, on peut noter que la majorité des interventions se font à propos des solutions éloignées du sillon mosellan (207 documents).

Dans le thème 9, le bruit (87) et la pollution atmosphérique (82) rassemblent la majorité des préoccupations, la protection de la faune, de la flore ou du patrimoine ne rencontrant qu'une préoccupation marginale. En revanche, on note un fort intérêt pour la prise en compte de l'environnement dans les projets routiers (207).

Le thème 10 n'a été que peu abordé, ce qui n'est pas surprenant car il est plus aride. La majorité des questions posées dans le thème 10 concerne la réglementation du transport du point de vue de la sécurité routière (77).

Répartition géographique des interventions et des pétitions¹

En ce qui concerne le nombre de documents écrits reçus par la Commission au cours du débat, il apparaît clairement qu'à l'intérieur de la zone de diffusion des documents, la participation est fortement concentrée dans les communes du sillon mosellan, et plus particulièrement sur les zones concernées par le scénario préconisé par le maître d'ouvrage (passage à proximité du sillon mosellan). La mobilisation a été particulièrement importante dans les communes situées entre Metz et Thionville, concernés par le parti nord-ouest privilégié par le maître d'ouvrage, et plus généralement, aux abords des agglomérations concernées par les différents fuseaux (Toul, sud de Nancy, Pont-à-Mousson).

Hors de la zone de diffusion, on constate que les interventions les plus nombreuses proviennent du nord de la Meurthe-et-Moselle, de la zone du Pays-Haut, dont les communes se sont en effet manifestées à plusieurs reprises pour réclamer l'aménagement des infrastructures dans cette région. Par contre, le débat a suscité très peu de réactions dans la partie est de la Moselle.

La carte figurant le nombre de signatures pour les pétitions confirme cette répartition, avec une concentration encore plus importante aux abords et dans les deux principales agglomérations, Nancy et Metz.

3.2 Les opinions émises

3.2.1 la synthèse des avis du public

Les intervenants

Ce sont en majorité des particuliers. Les associations ont joué leur rôle de relais et ont fait remonter, avec certains élus, 22 pétitions comportant en tout 16.412 signatures. Quelques organismes socioprofessionnels se sont manifestés : chambres de commerce, des métiers, associations de transporteur. Les grands absents du débat restent cependant les entreprises en général et les professionnels de la route qui se sont très peu exprimés par écrit.

Les cheminots, s'ils semblent s'être peu exprimés par eux-mêmes (sur les cartes T beaucoup de personnes avaient rajouté leurs profession et très peu de cheminots se sont signalés) ont émis une pétition, en faveur d'une solution rail, regroupant 6.128 signatures.

Ce débat a été aussi une occasion pour certains de faire émerger leurs revendications, notamment concernant l'amélioration du réseau routier et la protection contre les nuisances de l'A31. Par exemple, les habitants du quartier des Friches à Montigny-lès-Metz ont envoyés une pétition de 75 signatures pour demander la réalisation d'un merlon promis, ou tout au moins la mise en place d'une solution esthétique pour limiter les nuisances sonores.

¹ Voir annexe VOLUME A-8

Sur le débat public lui-même et la commission

En ce qui concerne la Commission Particulière de Débat Public, les questions les plus fréquentes ont porté sur sa composition et sur les garanties qui pouvaient être données quant à son indépendance. Quelques remarques ont en particulier été faites sur sa neutralité à la suite d'une intervention publique d'un des membres de la Commission.

D'autre part, si la plaquette est généralement considérée comme bien faite (toutes tendances confondues : favorables ou opposants au projet), bien que trouvée par certains trop luxueuse, il lui est surtout fréquemment reproché de trop mettre en valeur le projet et de balayer trop rapidement les autres solutions. D'ailleurs, si les demandes formelles de contre expertise ont été très peu nombreuses, il y a eu par contre nettement plus de demandes d'études complémentaires (indexées aussi dans le sous-thème 01.06 "demande de contre expertise"), émanant surtout d'associations, de représentants politiques ou de collectivités territoriales. Dans l'ensemble, il est demandé que ces études soient réalisées par un organisme indépendant du maître d'ouvrage et portent sur un examen plus poussé des solutions alternatives à une nouvelle autoroute.

Il a donc souvent été regretté dans les interventions écrites que le sujet du débat soit limité, en tout cas dans son intitulé, à l'étude du projet A32. Beaucoup de participants expriment leur souhait d'un débat plus large, sur la nécessité d'une nouvelle structure autoroutière ou mieux encore sur les différents moyens pouvant être mis en œuvre pour désaturer l'A31. Il est à noter que ce facteur entraîne certains correspondants à remettre en cause l'utilité même du débat, même si, à de rares exceptions près, la nécessité de faire quelque chose pour résoudre un problème que tous reconnaissent n'est pas contestée.

Sur le projet et les tracés

Peu de courriers expriment un refus ou un soutien catégorique (179 lettres contenant une opposition explicite, et 155 contenant un soutien explicite). Il convient néanmoins de rajouter les signatures des pétitions contre l'A32, soit en tout 6.143 signatures sur 8 pétitions émanant d'organismes divers :

Associations : ATPCV, AGIRR

Communes : Hayes, Villey-Saint-Etienne, Sanry-les-Vigy

Autres : Les Lorrains contre l'A32, pétition rédigée et signée au cours de la réunion publique du 24 mars à Metz.

Il est cependant important de noter que, dans le cadre de l'analyse des courriers, n'ont été recensés comme favorables ou opposants que les manifestations expresses en faveur ou contre le projet lui-même, à l'exclusion des remarques « de préférence » (telle que : "essayez de trouver d'autres solutions, mais si on ne peut pas faire autrement, faites la passer par tel tracé »).

En ce qui concerne les réactions face aux partis (ou familles de fuseaux) privilégiés par le maître d'ouvrage, il apparaît que le tracé à l'est, et plus particulièrement sur la partie sud, est plus mal perçu que le tracé à l'ouest. Ce tronçon sud-est est décrié notamment car il passe là où se trouvent les ressources en eau de Nancy. L'opposition à ce tracé a d'ailleurs donné lieu à 7 pétitions émanant de communes (Thélot, Frolois, Méréville, Richardménil, Flavigny, Pulligny, Messein) et regroupant en tout 3.026 signatures auxquelles il convient de rajouter les 34 oppositions faites par courrier. Le tracé ouest, sans être plébiscité, rencontre davantage de suffrages positifs.

De nombreux courriers ont par contre fait la preuve d'un fort intérêt pour l'hypothèse d'un tracé hors sillon mosellan. Les arguments développés en sa faveur sont surtout la moindre urbanisation de la zone concernée et la capacité d'un tel tracé à drainer le trafic, notamment en provenance du Bénélux. Il aurait également pour fonction de désenclaver des lieux un peu isolés.

Enfin, outre les partis proposés par le maître d'ouvrage, quelques propositions de tracés autres ont été faites (indexés en 08.14 : les fuseaux de passage).

Quel que soit le parti défendu, le tracé de la future autoroute réveille les "querelles" territoriales. Certains estiment que c'est une occasion pour la communauté urbaine du grand Nancy d'obtenir son contournement en le faisant payer par les contribuables d'autres communes ; des petites communes pensent qu'on veut les couper en deux toujours et encore en faveur des grandes, sans tenir compte de leur environnement et de la qualité de vie qui fait leur spécificité ; d'autres petites communes, au contraire, éloignées des projets de tracé, se considèrent lésées et revendiquent une part du bénéfice économique promis.

Les questions sur l'A32

La question du péage est revenue très régulièrement (479 fois) dans les interventions du public, qui s'étonne unanimement de voir construire une autoroute payante à côté d'une autoroute gratuite, dans le cas d'un tracé dans le sillon mosellan. La perception du péage est donc très négative.

En ce qui concerne le possible impact économique de l'A32, le sujet est évoqué 94 fois, et de façon plutôt dubitative. Les raisons les plus fréquemment avancées sont qu'une autoroute crée moins d'emploi que le rail, qu'elle peut être nuisible au développement touristique de certains villages et que les poids lourds ne font qu'y passer sans rien apporter à la Lorraine. A contrario, quelques plus rares observations émanant essentiellement de communes et de quelques chefs d'entreprise mentionnent un impact positif.

L'environnement s'est, au cours du débat révélé être une grande préoccupation du public, même si le sujet n'a pas fait son apparition dès le début. La notion d'environnement est ici à prendre au sens large : la nature, mais aussi (voire surtout) l'environnement humain et la vie des communes. Le précédent A31 est souvent évoqué, notamment sur la question des nuisances sonores. Le débat donne justement l'occasion à certains de demander que soit d'abord résolu le problème du bruit de l'A31 avant que ne soit construite une nouvelle autoroute. D'autre part, l'exigence de murs anti-bruit et de merlons est une revendication récurrente dans l'hypothèse de la réalisation de l'A32.

Peu de remarques ont été faites liées à l'agriculture. En fait, les intervenants sont plus préoccupés par leur vie quotidienne et par les bouleversements qu'une nouvelle autoroute peut y apporter - nuisances, répercussions sur la santé, communes coupées en deux - que par l'environnement au sens "nature, flore et faune". On pourrait résumer cette préoccupation par ce style de phrase, trouvée dans quelques courriers : "Avant de vous occuper des petits oiseaux, pensez aux être humains". Les associations de protection de la nature sont d'ailleurs peu intervenues, tout au moins par écrit, dans le cadre du débat sur l'A32.

On peut noter par ailleurs que les questions sur la santé sont arrivées en majorité à la suite d'une table ronde sur le sujet.

Les autres solutions évoquées pour la désaturation de l'A31

Parmi les sujets les plus fréquemment abordés, on trouve, par ordre décroissant, des propositions concernant le développement et l'amélioration des solutions ferroviaires pour le transport de marchandises, l'élargissement de l'A31 et l'aménagement et le développement du réseau routier déjà existant, l'amélioration des relations ferroviaires et des transports en commun en général pour les voyageurs (220 remarques) et enfin le transport fluvial (190 citations) pour les poids lourds ou le fret. Le covoiturage ou la nécessité d'aménagement des gares sont aussi des thèmes qui ont été évoqués à plusieurs reprises. La belle unanimité concernant le train, est, néanmoins, remise en cause par certains qui arguent de l'absence de fiabilité de la SNCF en raison de la fréquence des grèves de personnel.

A la lecture des courriers, on constate que, dans l'esprit de très nombreux participants, le problème de l'A31 est principalement lié au trafic de poids lourds : 506 remarques font allusion aux camions. Selon ces interventions, trouver des solutions pour réduire leur passage sur l'A31 permettrait donc de résoudre les problèmes actuels de l'autoroute. Ainsi le ferroutage paraît une excellente solution pour désaturer l'A31, en partie du moins. Solution d'autant plus préconisée qu'elle a fait l'objet de déclarations officielles citées dans les courriers (président de la république et ministre des transports après la catastrophe du tunnel du Mont-Blanc). On relève 414 remarques en faveur des transports combinés portant presque

essentiellement sur le ferroutage, un petit nombre d'entre elles portant plutôt sur les transports en commun de voyageurs, évoquant les solutions tram-train par exemple. D'autre part, l'amélioration qualitative (des trains plus confortables) et quantitative (plus de trains et de bus à des horaires plus pratiques) des transports en commun fait l'objet de demandes, de particuliers comme d'association. Enfin, l'argumentation en faveur d'une politique de transport ferroviaire en particulier, ou d'une amélioration des transport en commun en général, repose aussi sur la référence aux engagements pris par la France en matière de limitation de la pollution atmosphérique.

Le transport fluvial est également évoqué comme une bonne solution, bien que dans une moindre mesure. Certaines remarques ont été faites concernant le peu de résultat en termes d'augmentation du trafic qui a suivi la réalisation de travaux d'amélioration des voies fluviales lorraines.

D'autre part, les préoccupations portant sur l'amélioration, en particulier en termes de sécurité et d'aménagement, de l'A31 et des autres voies routières ont été très présentes. Il a été fréquemment proposé qu'une troisième voie sur l'A31, et parfois même une quatrième, soit réservée aux poids lourds. De très nombreuses demandes ont également été formulées pour que soient en priorité menés à terme les projets d'aménagement routier déjà en cours et que soient utilisées au mieux les structures existantes. Ces demandes peuvent aussi bien intervenir comme des propositions alternatives à l'autoroute pour des communes qui refusent le projet, ou comme une forme de compensation pour des communes qui ne sont pas concernées par le tracé privilégié par le maître d'ouvrage. Ainsi, des communes de l'arrondissement de Briey en Meurthe-et-Moselle demandent, si l'autoroute ne passe pas à proximité de leur territoire, la réfection de la RN43 entre Longuyon et Briey ainsi que la création d'une 4 voies de Longwy à l'A4.

3.2.2 Synthèse des avis des associations¹

Les associations, environnementalistes, de riverains, d'usagers, ont été très présentes pendant toute la durée du débat public sur le projet d'autoroute A32. Elles se sont toutes félicitées qu'il ait lieu et qu'il permette une expression publique et un large échange d'information. Elles ont pour la plupart participé à toutes les réunions afin de faire connaître leur point de vue sur le projet lui-même mais aussi plus généralement sur l'aménagement du territoire, et pour discuter avec les représentants du maître d'ouvrage et spécialement avec le préfet, également responsable avec la Région de l'aménagement du territoire en Lorraine.

Vingt et une d'entre elles ont fait parvenir à la Commission des contributions qui ont été reprises en partie dans la lettre du débat, où une chronique permanente leur a été réservée pour leur permettre de s'exprimer sur les différents aspects développés tout au long du débat². Cependant, nombre d'entre elles se sont à plusieurs reprises interrogées sur la capacité réelle des aménageurs publics à entendre la contestation, citant entre autres en exemple la concertation qui a eu lieu sur les PDU et pour laquelle certains ont considéré qu'il n'avait pas été tenu suffisamment compte des avis qu'ils avaient exprimés.

D'autre part, elles ont également critiqué le dossier du débat, préparé, comme le prévoient les textes, sur un projet précis, lui reprochant essentiellement de ne pas présenter de manière aussi argumentées les alternatives, surtout ferroviaires, au projet A32. A plusieurs reprises, elles ont contesté les données chiffrées présentées dans le dossier et ont fait observer à cette occasion qu'elles ne disposaient pas des moyens nécessaires pour faire effectuer leurs propres études et, de manière générale, pour mener leur action.

Toutes les associations qui se sont exprimées l'ont fait en opposition au projet d'autoroute. Leurs argumentaires sont différents en fonction de leurs centres d'intérêt respectifs ou de leur situation

¹ Voir annexe VOLUME A - 6

² Voir annexe Volume E

géographique, mais l'on peut néanmoins retrouver des points de convergence dans les discours de la plupart d'entre elles.

Tout d'abord, leur contestation unanime du projet d'autoroute A32 se base sur des raisons de fond.

Ainsi, beaucoup d'entre elles considèrent que c'est l'offre autoroutière qui crée la demande et que c'est sur cette dernière qu'il faut agir pour mettre un terme au développement autoroutier qu'elles dénoncent. Elles insistent à cet égard sur l'évolution sociétale qui fait, qu'aujourd'hui une véritable attente existe pour que soient pris en compte, mieux que cela ne s'est fait dans le passé, les critères environnementaux, la qualité de la vie et un aménagement durable.

La sécurité du transport, la préservation des paysages et des sites, les risques de pollution, autant de raisons pour lesquelles les associations soutiennent le développement et l'amélioration des infrastructures ferroviaires. A cet égard, leurs discours ont permis de constater à quel point leur attente était grande pour une politique plus offensive de Réseau Ferré de France et de la SNCF.

D'autre part, elles mettent en doute l'incidence qu'aurait la création d'une nouvelle infrastructure autoroutière sur le développement économique de la région. En effet, elles considèrent que la principale fonction de cette autoroute serait de faciliter le trafic de transit européen, qui, selon elles, n'apporte aucune nouvelle richesse à la région. Elles s'interrogent également sur la capacité d'une autoroute payante à contribuer à la désaturation d'une autoroute gratuite.

Enfin, à plusieurs reprises, elles ont insisté sur la nécessaire cohérence à développer entre les projets régionaux, nationaux et européens, et ont mis en doute le fait que ce projet d'autoroute A32 puisse répondre à cette exigence.

Les propositions faites par les associations ont été longuement développées dans les contributions écrites qu'elles ont remises à la Commission, souvent en contestant les données chiffrées présentées dans le dossier du débat, et en s'appuyant sur les exemples de pays européens voisins. Si elles varient dans leur démonstration et leur argumentation ou dans les exemples choisis, les solutions proposées ont des bases communes :

- pour le transport des personnes, le nécessaire développement des transports collectifs. L'accent est mis sur le fait qu'il est indispensable de développer une harmonisation des politiques des transports afin d'en assurer l'efficacité. Il a été demandé en particulier que soient étudiées les solutions tram-train, permettant de réduire la circulation péri-urbaine, facteur important d'engorgement du sillon mosellan. La question du covoiturage a également été abordée à différentes reprises

- pour le transport des marchandises, le développement du transport combiné par voie fluviale et par le fer, ce dernier retenant particulièrement l'attention des différentes associations et faisant l'objet de nombreuses propositions, allant de l'aménagement des structures existantes, à la création d'autoroutes ferroviaires.

D'autre part, tout comme les communes et nombre de particuliers, les associations ont insisté sur la nécessité d'utiliser, d'aménager et de développer le réseau routier existant.

3.2.3 Synthèse des délibérations des collectivités territoriales¹

Il n'est tenu compte ici que des délibérations prises pendant les quatre mois du débat public, c'est-à-dire entre le 3 mars et le 3 juillet 1999.

Un nombre limité de communes se sont exprimées par la voix de leur conseil municipal s'il est rapproché du nombre total de communes par département et par canton :

Meurthe et Moselle : 62 communes sur un total de 593

¹ Voir annexe VOLUME A-7

(canton d'Audun-le-Roman, 9 communes sur 25; canton de Briey, 6 sur 9; canton de Colombey-les-Belles, 7 sur 31; canton de Conflans-en-Jarnisy, 5 sur 25; canton de Domèvre-en-Haye, 3 sur 27; canton de Longuyon, 2 sur 22; canton de Longwy, 1 sur 1, canton de Lunéville Nord, 1 sur 18; canton de Pont-à-Mousson, 1 sur 17; canton de Saint-Nicolas-de-Port, 3 sur 14; canton de Toul Nord, 5 sur 18; canton de Toul Sud, 4 sur 15; canton de Vezelise, 5 sur 33; canton d'Herseange, 2 sur 6; canton d'Homecourt, 2 sur 9; canton de Mont-Saint-Martin, 1 sur 8; canton de Neuves-Maisons, 2 sur 9; canton de Villerupt, 2 sur 12; canton de Tomblaine, 1 sur 12.

Meuse : 2 communes sur un total de 499 (toutes les deux dans le canton d'Etain)

Moselle : 35 communes sur un total de 727

(canton de Cattenom, 4 communes sur 20; canton de Château-Salins, 4 sur 31; canton de Fontoy, 1 sur 12; canton de Metzervisse, 5 sur 27; canton de Pange, 11 sur 31; canton de Sierck-Les-Bains, 1 sur 23; canton de Verny, 2 sur 36; canton de Vigy, 5 sur 23; canton de Yutz, 1 sur 4; canton de Florange, 1 sur 2).

Vosges : 1 commune sur un total de 516 (dans le canton de Raon-L'Etape).

Une première observation tirée de la lecture de certaines délibérations pourrait être décevante pour le débat, lorsqu'il est écrit par exemple : « Son trafic (de l'A31) est en grande partie un trafic de transit » (Flavigny, 19 mai 1999) ; « Un très important afflux de voitures provenant de l'Europe du Nord » (St Nicolas du Port, 6 avril 1999) ; « Il est constaté que c'est essentiellement le trafic Nord-Sud, hors région Lorraine, qui entrave la fluidité de la circulation et qui met en péril la sécurité des usagers régionaux » (Francheville, 21 mai 1999). Mais ces cas sont isolés et se raréfient avec l'avancement du débat.

Sur le fond, dans leur quasi-unanimité, les conseils municipaux qui en ont délibéré constatent que l'autoroute A31 est saturée ou proche de l'être. Très nombreux sont alors ceux qui demandent que soient examinées ou même privilégiées les solutions susceptibles d'être apportées par le transport combiné - certains parlent de ferroutage -, la mise à trois voies de l'A31 ou des aménagements sur le réseau routier et la voie fluviale.

Parmi les communes qui se sont exprimées, la grande majorité de celles situées dans le sillon mosellan, plus ou moins proches de l'A31, se déclare opposée au passage de l'A32 sur leur territoire ou dans leur voisinage.

En Meurthe et Moselle, c'est le cas au sud du département, autour de Nancy, où les communes se sont prononcées contre les tracés les concernant, qu'elles soient :

- à l'est de la ville, dans les cantons de Lunéville Nord, Neuves Maisons, Tomblaine, Saint Nicolas du Port,
- au sud, dans les cantons de Vezelise et Colombey les Belles,
- ou à l'ouest, dans les cantons de Domèvre en Haye, Toul Nord, Toul Sud et Pont à Mousson.

Se retrouvant dans le refus, ces communes se distinguent dans les conclusions.

Majoritairement :

- celles de l'est, s'appuyant sur les arguments du maître d'ouvrage, préconisent un tracé passant à l'ouest de Nancy ;
- celles du sud proposent de prolonger la réflexion et de réaliser à court terme 2x2 voies sur la RN411 et/ou 2x3 voies sur l'A31 au nord de Nancy
- celles de l'ouest recommandent les mêmes opérations en y ajoutant 2x2 voies sur la CD904 (Fresnes en Woevre- Etain- Longwy) et 2x2 voies sur la CD 190 (Lesménils- aéroport).

Toutes dans l'ensemble demandent que soient examinées les autres solutions (développement du rail et du transport fluvial) pouvant permettre le désengorgement de l'A31, avant d'envisager la construction d'une nouvelle autoroute.

Au nord du département, plus éloignées de l'A31, les communes du Pays-Haut, secteur « gravement handicapé par la fin de la sidérurgie et des mines de fer », repoussent aussi le tracé du maître d'ouvrage et plaident pour le tracé ouest entre Longwy et Toul par Briey, et à défaut, pour l'aménagement et l'amélioration des voiries existantes et en particulier des RN43, de Longuyon à Briey, RN18 et RN52, de

Longwy à l'A4. Quelques-unes se déclarent également hostiles à tout projet d'autoroute, quel qu'en soit le tracé

Ces communes se situent dans les cantons d'Audun le Roman, Briey, Conflans en Jarnisy, Herserange, Homecourt, Longuyon, Longwy, Villerupt et Mont Saint Martin.

Quelques exceptions à cette quasi-unanimité :

- au sud, Saint Nicolas du Port dans le canton du même nom et Ville-en-Vermois, toujours dans ce même canton, souhaitent le passage de l'autoroute à l'est de Nancy pour soutenir leur vocation touristique,
- la Communauté Urbaine du Grand Nancy a confirmé par lettre de son président la position qu'elle avait prise le 29 janvier 1999 pour le contournement par le sud et l'est de l'agglomération.
- la commune de Doncourt les Conflans (canton de Conflans-en-Jarnisy) évoquant « le tracé du sillon mosellan » se contente de dire que « si le projet était retenu, il conviendrait de l'accompagner d'un renforcement du réseau routier ouest,... »
- enfin, Villey-le-Sec observe qu'"il n'est pas normal (...) de repousser sans autre forme le projet sur d'autres secteurs. Il serait souhaitable que (...) les collectivités du Toulais se mobilisent financièrement pour (élaborer et présenter) des propositions indépendantes des services ».
- quant aux maires du canton de Blamont, rappelant que « la RN4 est la priorité des priorités », ils ne jugent pas opportun de participer dans l'immédiat « à une étude concernant un deuxième axe nord-sud ».

Le conseil Général de Meurthe-et-Moselle, pour sa part, a exprimé la priorité qu'il attache à l'aménagement et à l'amélioration du réseau routier déjà existant, sans se prononcer clairement pour ou contre le projet d'autoroute A32.

En Moselle, les communes se trouvant sur un des tracés ou proches de l'un d'eux, expriment, pour celles qui ont envoyé une délibération de leur conseil à la Commission, une position de refus analogue à celle de leurs homologues de Meurthe et Moselle.

A l'est de Metz, les conseils municipaux des cantons de Pange et de Vigy demandent au ministre compétent de conclure à la non-faisabilité du projet d'autoroute A32 de manière générale, et s'opposent catégoriquement à l'hypothèse des tracés Est.

De même à hauteur de Thionville, pour les communes ayant délibéré des cantons de Cattenom, Metzervisse et Sierk-les-bains à l'Est, de Yutz au Sud-Est, ou de Florange au Sud, la plupart préconisent comme Ottange (canton de Fontoy), situé à l'Ouest de la ville, un itinéraire autoroutier reliant Longwy à Toul.

L'une des communes, Metzeresche, suggère en outre « d'élargir l'A31 actuelle avec deux voies dans chaque sens réservées au trafic de transit lourd ».

Dans ce département aussi, un canton, celui de Château-Salins, soutient un point de vue différent par la voix de l'Amicale des Maires qui, avec la Communauté de communes du Saulnois « demande la réalisation de l'A32 suivant le projet Sud-Est, Nord-Ouest, plus précisément le tracé 8-9-5-11-15-18-21 ».

Dans les deux autres départements, seules les communes d'Étain et de Maucourt-sur-Orne dans la Meuse et celle de Luvigny dans les Vosges ont pris des délibérations, les unes se prononçant « contre la construction d'une voie autoroutière dans le sillon mosellan » et pour divers aménagements routiers, dont celui de la voie Longwy-Toul par Étain, l'autre, Luvigny, étant opposée à la construction d'une autoroute et préconisant la réalisation d'une nouvelle ligne de chemin de fer dans le sillon mosellan et d'une voie de fret ferroviaire nord-sud.

Le Conseil Général de la Meuse a, lui, dit sa préférence pour « l'itinéraire Longwy -Étain - Verdun -Gare TGV Meuse - Bar-le-Duc - Saint Dizier - Chaumont »

Enfin d'autres contributions ont également été reçues par la Commission, provenant de groupes politiques (Conseil Régional, municipalités); de partis politiques régionaux, d'associations de maires ou encore d'élus (députés, conseillers régionaux ou généraux, maires)¹. On y retrouve les mêmes préoccupations que celles exprimées par les délibérations de conseils municipaux

¹ Voir annexe VOLUME E-1

CONCLUSION

I. Conclusions sur le fond : les apports du débat au dossier A32

L'importante mobilisation des Lorrains dans le cadre du débat public sur le projet d'autoroute A32 a prouvé, si besoin en était, la force de mobilisation des citoyens sur les sujets touchant à l'environnement et à l'aménagement du territoire. La participation active de plus de 9000 Lorrains au débat a permis à celui-ci d'être nourri de nombreuses réflexions. L'objectif ici n'est pas d'en faire une synthèse exhaustive, mais plutôt de mettre en lumière les sujets récurrents pouvant avoir valeur d'orientations générales quant aux attentes et aux préoccupations des citoyens participant à un tel débat.

1. L'objet du débat

L'objet de la saisine de la Commission Nationale du Débat Public par 23 parlementaires le 20 octobre 1996 était le projet d'autoroute A32 permettant de relier Toul aux frontières luxembourgeoise et allemande. C'est donc ce projet qui a fait l'objet du dossier établi par le maître d'ouvrage, et c'est leur avis sur ce même projet qui a été demandé aux Lorrains.

Cependant les débats et les courriers reçus ont montré qu'il existait une attente différente et beaucoup plus large. En effet, l'ensemble des participants s'est accordé à reconnaître qu'il existe bien un problème lié à la saturation de l'autoroute A31 sur certains tronçons et à certaines heures, en raison notamment du nombre de poids lourds - souvent étrangers - en transit. Mais la reconnaissance unanime de ce problème a ouvert la porte à une revendication générale : le débat devrait porter sur les moyens de remédier à la saturation de l'A31, sur les choix à faire en matière de transports, et plus largement sur l'aménagement du territoire avant même que d'aborder le projet d'autoroute A32.

Le manque de connaissances concernant la procédure du débat public (saisine devant porter sur un grand projet d'infrastructure) associé à cette attente a parfois suscité une certaine incompréhension et l'impression que les choix étaient déjà faits. En même temps, le débat public a aussi été perçu par certains comme une opportunité pour aborder ces questions de façon plus globale. C'est ce qui explique en partie les nombreuses questions et interventions, concernant le ferroutage comme l'aménagement du territoire.

Dans tous les cas, le même regret a été fréquemment exprimé de voir le dossier et le débat centrés sur le projet d'autoroute A32, et non pas plus généralement sur les solutions pouvant être trouvées aux problèmes posés par l'A31. Le public a pu avoir l'impression que les alternatives ferroviaires par exemple n'avaient pas été approfondies autant que la solution autoroutière proposée, bien que le dossier présenté par le maître d'ouvrage n'ait nullement esquivé ces choix. De fait aussi, à aucun moment la SNCF ni Réseau Ferré de France ne sont apparus comme engagés avec autant de détermination dans la recherche des solutions au problème de la saturation de l'A31.

2. Le projet d'autoroute A32

S'il y a bien consensus sur la question de la saturation de l'autoroute A31, en revanche, sur le projet d'autoroute A32, le débat public a surtout permis l'expression d'une forte opposition. Celle-ci s'est manifestée essentiellement dans le cadre des réunions publiques ou des tables rondes thématiques et dans les contributions adressées à la Commission Particulière, plus que dans les questions posées par écrit par le public.

Les motifs de l'opposition au projet sont de natures diverses. Il peut s'agir d'un refus de principe ou de circonstance concernant la construction d'une nouvelle autoroute aussi bien que d'une contestation du tracé préconisé.

2.1 l'opposition à la construction d'une nouvelle autoroute

Cette opposition, dont l'importance n'a pu être mesurée par rapport à l'opinion de l'ensemble de la population, a en tout cas réussi à se faire très largement entendre tout au long du débat. Elle s'appuie essentiellement sur deux discours, qui peuvent parfois d'ailleurs se recouper. L'un repose sur un refus de principe de l'autoroute, lié à un choix de société et à la revendication d'une certaine qualité de vie. L'autre s'inscrit dans une réflexion plus régionale, mettant en doute l'utilité et l'efficacité de la réalisation d'un tel projet pour le développement lorrain.

- Une opposition de principe au « tout-autoroute ».

Ce discours est celui des mouvements environnementalistes. Il est aussi employé par de nombreuses associations de riverains qui se sont exprimées au cours du débat. Il repose sur la mise en cause de la « culture du bitume » et sur la revendication du choix d'une société faisant une plus grande place aux considérations environnementales et à la préservation de la qualité de vie. L'opposition au développement autoroutier se cristallise autour de quelques éléments-clés.

Tout d'abord, les aspects environnementaux. L'accent est mis sur les effets des constructions autoroutières en termes de nuisances sonores, sur leurs dangers pour la préservation des sites naturels ou classés et sur la dégradation des paysages qui en résulte. La pollution atmosphérique engendrée par la circulation automobile est également un argument qui revient souvent, abordé tant sous l'angle de ses conséquences écologiques (effet de serre) que de ses effets sur la santé des riverains.

D'autre part, la question de la sécurité sur route a aussi été présentée comme un argument jouant en faveur de la recherche d'autres moyens de transport, en particulier dans une zone connaissant un fort trafic de transit de poids lourds.

Enfin, les incidences du développement autoroutier sur l'organisation de l'espace et de l'habitat sont un élément important de cette argumentation. Il a été dit que, tout en nuisant à la tranquillité des habitants des villages, la construction d'infrastructures routières favorise également l'extension de zones péri-urbaines, incitant les habitants à s'installer de plus en plus loin, au détriment des centres-ville, et à utiliser de plus en plus leur voiture. De nouveaux besoins se créent ainsi, supprimant tout espoir de voir un jour se réduire la circulation routière.

En effet, et c'est là l'un des points majeurs de leur argumentation, les opposants au projet ont à maintes reprises souligné à quel point, selon eux, la construction d'une nouvelle autoroute ne pouvait pas être considérée comme un moyen efficace de résoudre à long terme les problèmes de saturation des voies de circulation. L'idée développée est que, s'il n'est pas mis un frein volontaire au développement autoroutier, le mouvement ne s'éteindra pas de lui-même. Le coup d'arrêt à une telle évolution doit donc être donné rapidement, par l'adoption de mesures volontaristes prévoyant le développement d'autres moyens de transport, plus respectueux de l'environnement et de la tranquillité des habitants. Cette démarche fait également référence aux engagements plus globaux pris par la France dans le cadre des institutions européennes et internationales pour lutter entre autres contre l'effet de serre.

- Mise en doute de l'utilité et de l'efficacité du projet dans le contexte régional

Les opposants au projet d'autoroute A32 se sont également appuyés sur des considérations liées au contexte régional pour mettre en doute la nécessité de construire une nouvelle autoroute.

Le représentant du maître d'ouvrage a fréquemment insisté sur l'importance de cette nouvelle infrastructure pour le développement économique de la région Lorraine, notamment en termes d'emploi avec le déploiement de nouvelles activités logistiques. Ce discours s'est heurté à un fort scepticisme, en tout cas parmi les opinions exprimées. Une crainte a été plusieurs fois formulée de voir la Lorraine

transformée en lieu de passage, sans qu'elle ait rien à y gagner. L'autoroute A32 perçue comme un itinéraire de délestage pour le transit international n'apparaît pas comme une source de richesse, puisque les poids lourds ne font qu'y passer sans s'arrêter. Il est cependant à noter que ce point de vue est majoritairement celui des habitants du sillon mosellan, alors qu'au contraire, certaines communes éloignées du tracé proposé paraissent convaincues de l'apport économique d'une telle infrastructure et souhaitent en bénéficier. Quelques grands élus et les rares représentants du monde économique qui ont participé au débat sont également intervenus avec force pour dire la nécessité d'une nouvelle autoroute en vue de satisfaire aux besoins des entreprises.

D'autre part, à de multiples reprises des questions ont été soulevées quant à la pertinence de la construction de deux autoroutes parallèles, desservant toutes deux le sillon mosellan. La question d'un éventuel péage sur l'A32 (et peut-être sur l'A31) a suscité de nombreuses interrogations, portant en particulier sur les modes de répartition du trafic, et conduisant à mettre en doute la possibilité de délestage de l'autoroute gratuite par une nouvelle autoroute payante.

Si l'inscription de la région dans un schéma européen de transports n'a pas été au cœur des débats, la cohérence de ce projet dans un contexte européen a néanmoins fait l'objet d'un certain nombre de discussions, les opposants au projet s'interrogeant sur la concertation existant avec l'Allemagne, le Luxembourg ou la Belgique et puisant des idées ou des revendications dans les projets multimodaux développés de l'autre côté des frontières.

Enfin, les coûts de toutes natures, y compris environnementaux, d'une telle infrastructure pour les habitants et les communes au regard de son apport ont été plusieurs fois évoqués, les intervenants s'interrogeant sur la validité de l'investissement au regard du résultat prévu à long terme. En effet, et c'est une argumentation commune à l'ensemble des opposants, la croissance prévue du trafic laisse à penser que la construction d'une nouvelle autoroute ne fait que reculer l'échéance mais n'apporte pas de vraie solution à la question des moyens de transport, qui devra de toute façon être examinée dans un futur proche.

Cela a été tout au long du débat l'un des arguments essentiels des opposants au projet pour demander que le débat soit élargi à l'examen global des moyens de transport en Lorraine et à l'évolution du transport intermodal, et non uniquement à la question de l'A32.

2.2 l'opposition au tracé ou aux tracés proposés par le maître d'ouvrage

Les discussions menées dans le cadre du débat public ont plus souvent porté sur la nature du projet en lui-même que sur les tracés proposés par le maître d'ouvrage. Cependant, sur ce point là aussi, un certain nombre d'oppositions ou de réserves ont été exprimées, en particulier concernant le tracé préconisé par le maître d'ouvrage (proche du sillon mosellan) parmi les quatre proposés.

Tout à fait naturellement nombre de particuliers, d'associations de riverains ou de petites communes du sillon mosellan ont réagi pour affirmer leur opposition au passage d'une nouvelle autoroute à proximité de leurs habitations, ainsi que l'envisage le maître d'ouvrage.

Mais au-delà de la défense, par ailleurs légitime, de son environnement personnel, l'opposition manifestée au tracé choisi par le maître d'ouvrage s'est aussi souvent appuyée sur des considérations d'aménagement du territoire plus générales.

En effet, de nombreuses voix se sont élevées, parmi les élus mais aussi dans le public, pour regretter un choix qui leur paraît concentrer et même axer le développement économique de la région uniquement sur le sillon mosellan, au détriment des autres zones du territoire, plus enclavées ou ayant connu de fortes difficultés économiques.

Un certain nombre de communes, à l'est et à l'ouest de la région, ont fait connaître leur opposition au tracé retenu, et leur souhait de pouvoir également bénéficier de l'apport économique induit par une nouvelle autoroute. Les réunions publiques qui ont eu lieu dans ces zones (Lunéville à l'est, Etain à l'ouest) ont permis de constater qu'il y existait une forte attente et que la problématique ne s'y posait pas

forcément dans les mêmes termes que pour les communes du sillon mosellan, l'argument de l'impact économique avancé par les services de l'Etat ayant beaucoup plus de force hors du sillon mosellan.

2.3 le soutien au projet

Les opposants au projet d'autoroute A32 ont tout au long du débat public réussi à faire entendre leur voix bien davantage que les tenants du projet. Néanmoins, ceux-ci se sont également exprimés, plus difficilement au cours des réunions publiques mais en tout cas grâce aux cartes-réponses ou en envoyant leur contribution écrite. Leurs arguments ne seront repris que rapidement ici, car ils recourent en grande partie ceux développés par le maître d'ouvrage. L'aspect principal est, bien sûr, la perspective du délestage de l'A31 et pour les communautés urbaines de Metz et Nancy les perspectives de désaturation de leur périphérie. A cela s'ajoutent les promesses de développement économique associées à ce projet et la volonté de renforcer le caractère d'axe européen majeur du sillon mosellan.

Il faut aussi souligner que nombre d'interventions ne sont ni pour ni contre le projet d'autoroute A32, mais sont simplement l'expression des interrogations des Lorrains sur un projet d'infrastructure concernant leur territoire, et le signe de leur implication dans le développement de leur région.

D'autre part, les oppositions au projet qui se sont manifestées sont le plus souvent loin d'être stériles puisqu'elles sont fréquemment accompagnées de propositions de solutions alternatives ou en tout cas de pistes de réflexion.

3. Les solutions évoquées lors du débat public

Les opposants au projet d'autoroute A32 ont souvent appuyé leur refus de cette nouvelle infrastructure sur l'évocation des solutions alternatives envisageables pour parvenir au même résultat, la désaturation de l'A31. Par leurs questions écrites, leurs contributions ou leurs interventions de nombreux participants au débat ont demandé que des études soient réalisées ou des informations complémentaires communiquées concernant les possibilités d'utilisation et d'amélioration des équipements existants ou le développement de moyens de transport autres que routiers.

3.1 l'aménagement des infrastructures routières existantes

L'une des demandes insistantes du débat a porté sur les possibilités d'aménagement des infrastructures routières déjà existantes en Lorraine.

De nombreuses propositions ont été faites pour l'aménagement de l'A31, en particulier pour sa mise à 2x3 voies dans les tronçons où elle n'est qu'à 2x2 voies, mettant l'accent sur les risques actuels et sur les attentes, en termes de conditions de sécurité et de régulation du trafic poids-lourds.

D'autre part, une attente forte a été exprimée portant sur l'aménagement et l'amélioration du réseau routier déjà en place. Pour nombre de participants, cela apparaît comme étant prioritaire par rapport à tout autre aménagement car ces travaux permettraient d'assurer le délestage de l'A31 grâce à un maillage efficace de l'ensemble du territoire lorrain (et pas uniquement du sillon mosellan).

3.2 le développement des autres moyens de transport

L'ensemble des discussions et des contributions écrites a montré que de très grands espoirs, probablement d'ailleurs démesurés, notamment en ce qui concerne le ferroutage, étaient placés par les participants dans le développement du ferroviaire. Il a été demandé à plusieurs reprises que des études détaillées soient communiquées sur les perspectives et le potentiel de développement de ce mode de transport, tant pour les voyageurs que pour le fret (transport combiné, ferroutage), et il a été plusieurs

fois regretté que le dossier de présentation du débat ne fasse pas une plus large place aux possibilités offertes par le ferroviaire. Face à cette forte demande, la Commission a d'ailleurs rapidement décidé d'organiser une réunion thématique supplémentaire entièrement consacrée au ferroutage et au transport combiné.

Plus globalement, les demandes ont surtout été axées sur deux points :

- la nécessité d'améliorer les conditions de circulation des trains,
- le développement des capacités ferroviaires existantes et non exploitées.

De nombreuses préconisations de développement du transport combiné ou du ferroutage ont été présentées, s'appuyant plus particulièrement sur l'exemple de pays voisins, comme l'Autriche ou la Suisse.

Le transport fluvial a également fait l'objet de discussions, bien que dans une moindre mesure, d'autant plus qu'il ne pouvait être question là que du transport de fret et non du transport de voyageurs. Les propositions principales ont porté sur l'utilisation des installations déjà existantes sur la Moselle, et sur la réalisation souhaitée d'un canal Saône-Moselle. D'autre part, les intervenants ont insisté sur l'évolution des moyens techniques et des infrastructures rendant plus efficace l'utilisation de ces nouveaux modes de transport.

Les opposants au projet d'autoroute A32 ont surtout mis en relief les potentialités offertes par l'utilisation conjuguée de ces différents modes de transport (route, fer, fluvial). Le développement de l'intermodalité a été l'un des thèmes récurrents des débats et des différentes contributions remises à la Commission.

3.3 la concertation des acteurs

Les questions ou remarques adressées à la Commission concernant le projet d'autoroute A32 ont souvent souligné le manque de cohérence ou de coordination des actions menées sur le terrain par les différents acteurs de l'aménagement du territoire, et le manque de concertation avec les responsables de la société civile.

Le développement d'actions concertées entre les acteurs publics (Communautés urbaines, Conseils généraux et régionaux, Etat) est ressenti par nombre d'intervenants comme un moyen efficace de résoudre les problèmes existants en matière de circulation automobile et de transit. Ainsi, il a été regretté que les plans de déplacements urbains (PDU) ne soient établis qu'en considération d'un territoire limité aux agglomérations, et sans tenir compte des relations entre elles et des effets induits sur les communes limitrophes, alors que, dans le cadre d'une vision concertée, ils pourraient être l'instrument permettant de mettre en œuvre une réelle volonté politique de limiter la circulation automobile au bénéfice des transports en commun.

D'autre part, il a été souligné que les enjeux discutés dans le cadre du projet d'autoroute A32 n'étaient pas seulement régionaux, mais s'inscrivaient plus largement dans les discussions d'aménagement du territoire au niveau national et même européen. Certaines argumentations développées ont insisté sur les aménagements portuaires en cours dans l'ouest de la France, notamment au Havre, permettant de développer un trafic de fret est-ouest complémentaire du trafic nord-sud, et sur la nécessité d'assurer une certaine cohérence avec ces orientations.

II. Conclusions sur la forme : le fonctionnement du débat

Avant toute chose, on ne saurait trop insister sur le rôle de la Commission particulière du débat public qui doit préparer le débat, l'organiser, le conduire et en rendre compte. Cela nécessite un investissement très important de ses membres alors qu'ils ont par ailleurs leurs propres obligations. Ils doivent en effet se rendre disponibles tout au long de la préparation du débat et plus particulièrement pendant le temps fort que constitue le débat public lui-même.

Cette disponibilité a été d'autant plus exigeante que, dans le cas du débat public sur le projet d'autoroute A32, la Commission Particulière, dont les membres avaient été choisis en fonction de la complémentarité de leur expérience, a adopté un fonctionnement collégial, afin de bénéficier au maximum de l'apport de points de vue divers. Cependant, dans un souci d'efficacité, les tâches ont été réparties et le rôle de chacun défini au départ.

1. La préparation du débat

La Commission a disposé pour préparer le débat d'un temps assez long - un an - qui s'est avéré très utile pour concevoir et formaliser tous les outils à mettre à la disposition du public.

Sa première tâche a été d'examiner le projet de dossier du débat réalisé par le Centre d'Etudes Technique de l'Equipement de l'Est pour le maître d'ouvrage qui, il faut le souligner, lui a apporté tous les concours qu'elle a sollicités. La préoccupation principale de la Commission dans cette démarche a été que ce dossier soit accessible pour le grand public et qu'il soit complet au regard des impératifs fixés par la loi, ce qui l'a amenée à demander que certains points, notamment concernant l'alternative ferroviaire, soient développés. Néanmoins, la Commission n'a influencé que la forme et le contenu du dossier sans avoir la possibilité d'en vérifier la validité technique.

Malgré tout le soin accordé à sa réalisation, ce dossier a fait l'objet durant le débat de nombreuses critiques. Si celles-ci ont souvent paru injustifiées au regard du cadre fixé par la loi, elles ont en revanche conduit la Commission à se demander si, à l'avenir, il ne vaudrait pas mieux que le dossier soit, sinon préparé par un organisme indépendant du maître d'ouvrage - l'avis n'a pas été unanime sur ce point -, du moins peut-être complété par son point de vue, ce qui pourrait le crédibiliser.

D'autre part, il est rapidement apparu aux membres de la Commission Particulière du Débat Public que, dans le cas d'un projet pour lequel l'Etat est maître d'ouvrage, il est préférable que le dossier soumis au débat soit présenté par un autre que le préfet. Par exemple, dans le cas de l'autoroute A32, le dossier aurait pu être exposé par un fonctionnaire du Ministère de l'Equipement, ceci afin d'éviter toute ambiguïté et de permettre au préfet de répondre uniquement sur les problèmes de politique générale et d'apparaître au niveau régional et départemental comme le seul représentant de l'Etat habilité à arbitrer entre les différents points de vue.

2. Le déroulement du débat

La Commission a organisé le débat en vue d'y faire participer le plus grand nombre de personnes possible et s'est donné les moyens de lui assurer une large publicité. L'objectif a été en grande partie atteint puisque plus de 8000 personnes ont participé au débat, même si la plupart d'entre elles sont venues pour manifester leur opposition a priori plutôt que pour débattre, et si, rapporté à la population concernée, ce résultat peut paraître modeste.

2.1 l'utilisation des moyens d'information et d'expression par le public

Les moyens que la Commission a mis en œuvre (documents, exposition, sites Internet, cartes-réponses mises à disposition du public et permettant de poser toutes questions, réunions publiques et thématiques) ont été appréciés et largement utilisés. Cependant ils sont évidemment améliorables. Les expositions, si elles avaient été itinérantes, auraient mieux rempli leur office; le site Internet aurait gagné à offrir un forum et à être mieux identifié. Les membres de la Commission Particulière pensent d'ailleurs qu'il serait souhaitable qu'il existe un site sous l'égide de la Commission Nationale pour que les personnes intéressées puissent non seulement suivre les débats en cours mais aussi s'informer sur ceux qui ont eu lieu.

La possibilité offerte de renvoyer des cartes-réponses pour interroger la CPDP et par son intermédiaire le maître d'ouvrage et différents experts a été utilisée par de nombreuses personnes et a permis de recueillir un volume important d'observations et de questions qui sont venues alimenter le débat et auxquelles il a été répondu. Parmi les thèmes les plus fréquemment abordés, on peut retenir les problèmes liés à la circulation des poids lourds, la question du péage, le développement du transport ferroviaire ou encore le transport combiné.

Il faut souligner que les opinions exprimées à travers ce mode d'expression ont été beaucoup plus positives quant à la réalisation d'une nouvelle infrastructure routière que celles exprimées au cours des réunions publiques, où la présence organisée des opposants a souvent dissuadé ceux qui étaient favorables au projet de s'exprimer.

2.2 les tables rondes thématiques et les réunions publiques

En ce qui concerne les tables rondes thématiques, la Commission estime que l'objectif visé n'a pas été pleinement atteint, non pas en termes d'assistance mais plutôt en termes d'apport au débat.

Pour la Commission, lorsqu'elle en a décidé le principe, il s'agissait d'offrir aux participants au débat l'opportunité de discuter avec des experts sur des sujets d'une réelle importance lorsque l'on envisage de faire un investissement aussi conséquent que la création d'une grande infrastructure routière, et d'ouvrir le débat en le nourrissant d'expériences et de points de vue divers.

Quatre thèmes de discussion ont été choisis à cet effet : la demande de transports, situation actuelle et prospective ; l'effet des grandes infrastructures de transport sur l'économie et l'aménagement du territoire ; la sécurité et le confort des usagers de la route ; et, enfin, la prise en compte de l'environnement dans les grands projets. A ceux-ci s'est ajouté en cours de débat le sujet de l'offre ferroviaire pour le transport de voyageurs et de marchandises.

Dans les faits, plusieurs problèmes se sont posés. Tout d'abord, il est rapidement apparu comme assez difficile de trouver des experts reconnus comme indépendants, c'est-à-dire n'appartenant pas aux administrations impliquées dans le projet, et identifiés comme tels par le public. A cet égard, certains membres de la Commission Particulière se sont demandés s'il ne serait pas souhaitable qu'une liste d'experts indépendants soit établie par la Commission Nationale du Débat Public et tenue à la disposition des Commissions Particulières dans le cadre des différents débats publics.

D'autre part, nombre de participants ont utilisé les tables rondes comme un lieu où présenter en public leur point de vue, et non pas comme un espace de débat et d'échanges, si bien qu'un des membres de la Commission a suggéré d'organiser de véritables tables rondes de travail, sans public, pour assurer la sérénité des échanges de vue. Les possibilités offertes par ce type de réunions n'ont donc été que partiellement exploitées.

Les réunions publiques quant à elles ont toutes attiré un public nombreux, même si certaines d'entre elles, qui ont marqué le débat, étaient incontestablement plus importantes aux yeux du public. Elles ont à elles seules attiré plus de 3 500 personnes.

Ce qu'il faut noter est qu'il est très difficile d'organiser le dialogue dans le contexte des réunions publiques, qui se prêtent mieux aux prises de position de principe et à l'affrontement qu'à la discussion.

Elles ont cependant permis un large échange d'informations, aucune question n'étant exclue a priori, entre les participants et le préfet de région, représentant le maître d'ouvrage, dont la connaissance approfondie des problèmes liés à l'aménagement du territoire a été très appréciée.

Toutes ces réunions ont favorisé l'expression des associations, qui éprouvent de réels problèmes à faire connaître à la population et aux décideurs leurs opinions et leurs motivations. Il est vrai qu'elles ne disposent pas pour cela des moyens nécessaires, ce qui, il faut le remarquer, peut les amener à se cantonner dans des attitudes contestataires souvent jugées stériles et parfois si excessives que la Commission ait à intervenir pour relever des contrevérités, comme elle se doit de le faire en cas d'attaque personnelle. En revanche, l'omniprésence des associations dans le débat, l'intérêt des contributions qu'elles ont faites, qui démontre un travail de fond, a amené la Commission à penser qu'il faudrait étudier la possibilité de leur attribuer un budget qui leur permette, par exemple, de recourir à des experts indépendants pour éclairer leur point de vue et le communiquer. Il est probable que cela contribuerait à un déroulement plus serein du débat et donc peut-être à des échanges encore plus fructueux qu'ils ne peuvent l'être aujourd'hui.