PRÉFET
DE LA RÉGION
GRAND EST
Liberté
Égalité
Fraternité

PRÉFET
DE LA MOSELLE
Liberté
Égalité
Fraternité

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement

DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE :

- **À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE DU PROJET,**
- **À LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES PLANS LOCAUX D'URBANISME,**
- **AU CLASSEMENT DES VOIES.**

Mai 2026

A31 Bis
Au cœur du sillon lorrain

SECTEUR NORD
RICHEMONT – FRONTIÈRE
LUXEMBOURGEOISE

PIÈCE K.13

Annexe 12 : Annexes de la pièce H (Bilans des étapes de dialogues et de concertations publiques)

PIÈCE K.13

1. Compte rendu établi par le président et membres de la commission particulière du débat public, à la suite du débat public sur le projet autoroutier A31bis, le 13 novembre 2015.

cndp Commission nationale du **débat public**

DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET AUTOROUTIER A31 BIS

« AU CŒUR DU SILLON LORRAIN »

15 avril - 30 septembre 2015

COMPTE RENDU

ÉTABLI PAR LE PRÉSIDENT ET LES MEMBRES
DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE
DU DÉBAT PUBLIC

LE 13 NOVEMBRE 2015

CE DOCUMENT EST ÉTABLI PAR LE PRÉSIDENT ET LES MEMBRES
DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC.

M. Michel MORIN
(président)

M^me^ Isabelle DEAK-MIKOL

M^me^ Christine JEAN

M. Laurent PAVARD

M. Jean-Paul PUYFAUCHER

M. Jean-Michel STIEVENARD

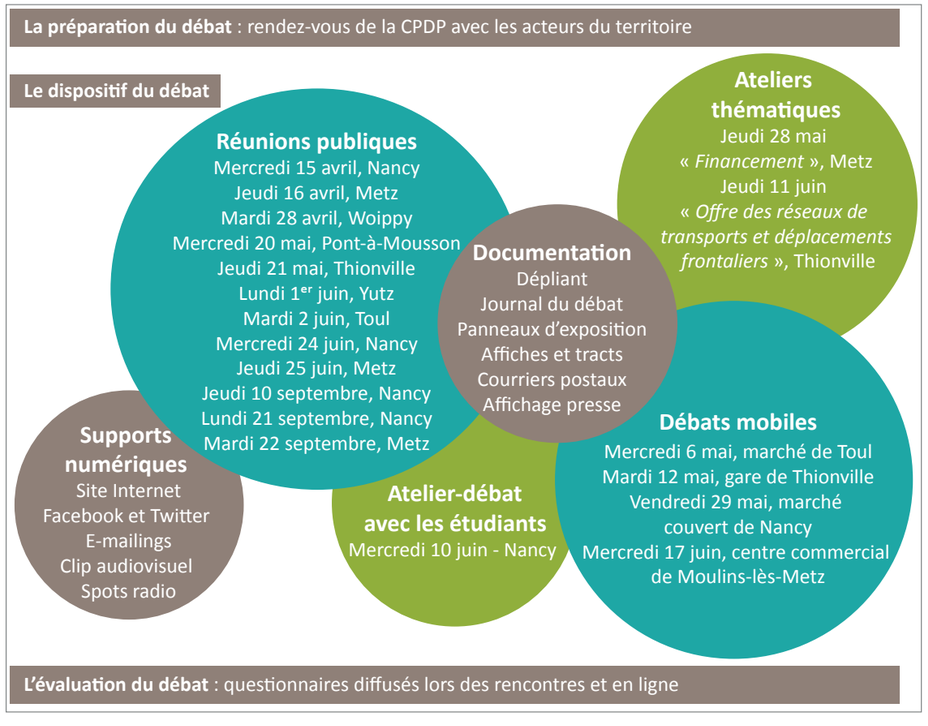
M^me^ Flora VINCENT

AVEC LE CONCOURS DU SECRÉTARIAT GÉNÉRAL ET DU PRESTATAIRE ÉTAT D'ESPRIT-STRATIS.

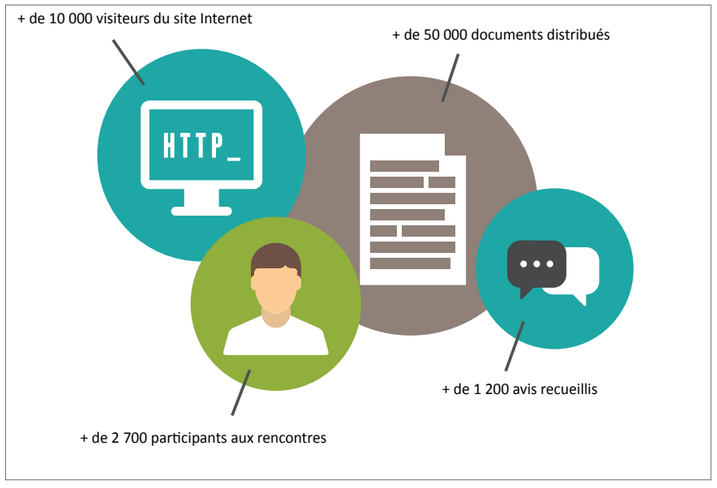
DÉBAT PUBLIC
SUR LE PROJET AUTOROUTIER A31 BIS

LE DÉBAT PUBLIC A31 BIS EN QUELQUES CHIFFRES

• LES DATES CLÉS DU DÉBAT
- 26 novembre 2014 : saisine de la CNDP par le Secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche
- 3 décembre 2014 : décision de la CNDP d'organiser un débat public
- 7 janvier 2015 : désignation du président et des membres de la Commission particulière du débat public
- 1er avril 2015 : approbation du dossier du maître d'ouvrage (DMO) et de sa synthèse, des modalités et du calendrier du débat par la CNDP
- 15 avril 2015 : ouverture du débat public
- 2 juillet 2015 : décision de la CNDP de réaliser une expertise complémentaire sur le secteur Gye-Dieulouard et prolongation du débat jusqu'au 30 septembre afin de permettre la réalisation de cette étude et son appropriation par le public
- 30 septembre 2015 : clôture du débat public
- avant le 30 novembre 2015 : publication du compte rendu de la CPDP et du bilan de la CNDP
- avant le 29 février 2016 : décision du maître d'ouvrage



• LA PARTICIPATION EN CHIFFRES (AU 30 SEPTEMBRE)
- 12 réunions publiques : 2 réunions d'ouverture, 4 réunions thématiques, 3 réunions générales, 1 réunion de restitution de l'expertise complémentaire, 2 réunions de clôture du débat public
- 4 débats mobiles, 1 atelier-débat avec les étudiants, 2 ateliers thématiques
- 2 738 participants aux réunions, ateliers et débats mobiles
- 43 cahiers d'acteurs, 43 points de vue, 284 contributions orales et 118 coupons-T, 264 questions posées, 336 avis et 158 commentaires sur le site Internet du débat
- 11 140 visiteurs uniques sur le site Internet du débat, 74 255 pages web consultées
- 505 connexions aux 3 réunions publiques retransmises sur Internet en direct
- 164 abonnés sur la page Facebook et 238 abonnés sur le compte Twitter
- 2 870 exemplaires du dossier du maître d'ouvrage diffusés
- 7 900 exemplaires de la synthèse du dossier du maître d'ouvrage diffusés
- 500 exemplaires de l'expertise complémentaire diffusés
- 33 interviews, 571 retombées médiatiques sur le projet et le débat public
- 310 questionnaires d'évaluation du débat complétés



• UNE COMMISSION NEUTRE ET INDÉPENDANTE vis-à-vis du maître d'ouvrage et des parties prenantes, présidée par M. Michel MORIN accompagné de six membres, Mme Isabelle DEAK-MIKOL, Mme Christine JEAN, M. Laurent PAVARD, M. Jean-Paul PUYFAUCHER, M. Jean-Michel STIEVENARD, Mme Flora VINCENT, et secondée par une secrétaire générale, Mme Camille GAGNEUX, un secrétaire général adjoint, M. Léo PILLET et une assistante, Mme Mélissa PAHL.

LA FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET AUTOROUTIER A31 BIS

• MAÎTRE D'OUVRAGE
Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (DREAL Lorraine)

• CONTEXTE
L'autoroute A31, en particulier dans sa traversée du « Sillon lorrain », connaît depuis plusieurs années des phénomènes importants de congestion routière, liés à la superposition de trafics locaux, de trafics d'échanges régionaux et d'un transit international nord-sud.

Le Gouvernement en a fait une de ses priorités d'aménagement suite aux travaux de la commission « Mobilité 21 ».

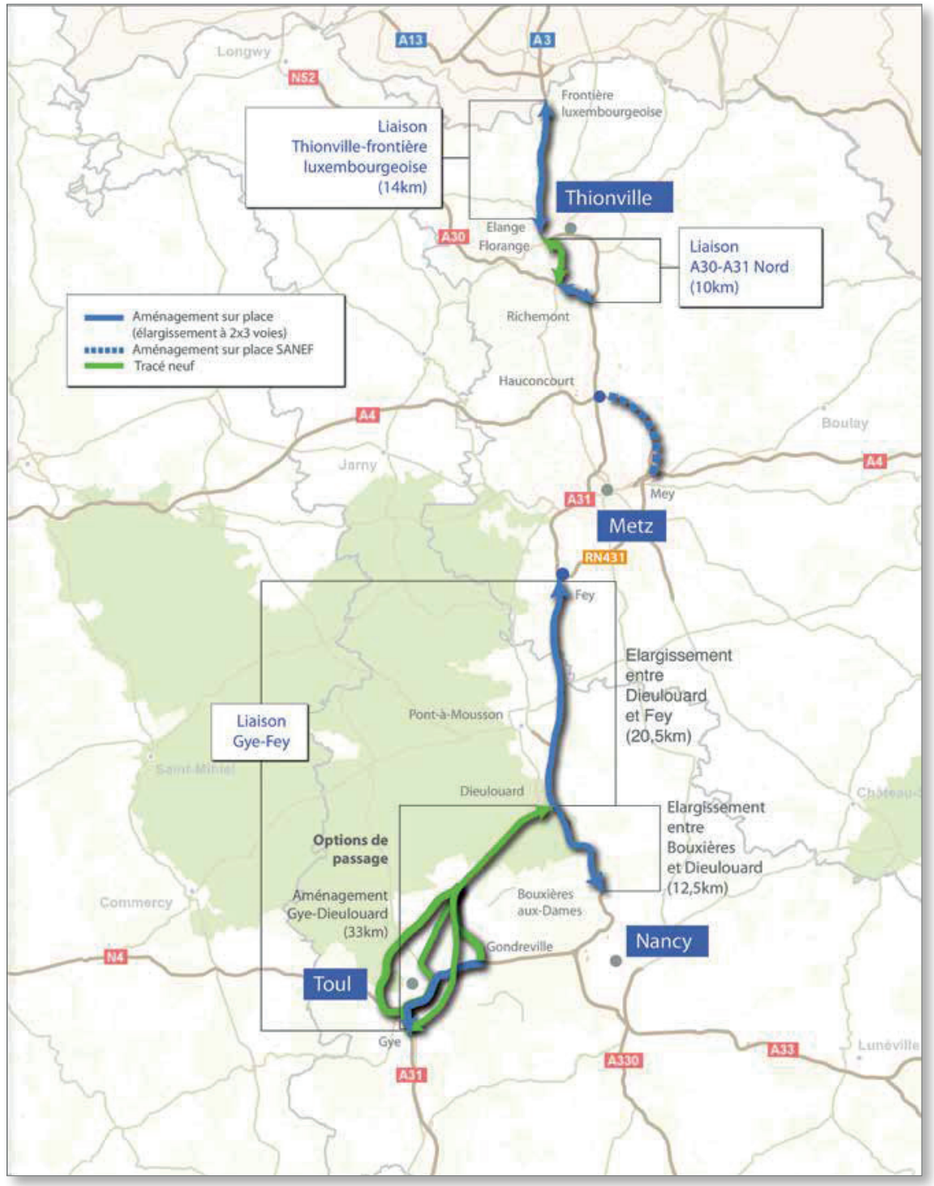
• OBJECTIFS
– Aménagement d'une liaison autoroutière entre la Meurthe-et-Moselle (Gye) et la frontière luxembourgeoise
– Amélioration des conditions de circulation et de sécurité de l'autoroute A31
– Remise à niveau environnementale des sections élargies
– Accompagnement de l'attractivité économique du territoire

• CARACTÉRISTIQUES
– 90 km d'aménagements, dont un barreau neuf entre Gye et Dieulouard présentant cinq variantes de tracé
– Aménagements des infrastructures existantes avec mise à deux fois trois voies et construction de nouveaux tronçons autoroutiers à deux fois deux voies
– Différentes options de modalités de financement : mise à péage éventuelle de certains tronçons, existants ou à construire

• COÛT : entre 1,1 et 1,4 milliard d'euros, selon les variantes du tracé

• DATE DE MISE EN SERVICE ENVISAGÉE : horizon 2024 à 2030 (selon le scénario de concession)

A31 BIS - AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS



DÉBAT PUBLIC
SUR LE PROJET AUTOROUTIER A31 BIS

SOMMAIRE

LE DÉBAT PUBLIC A31 BIS EN QUELQUES CHIFFRES 4
LA FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET A31 BIS 6

PARTIE 1
LA PRÉPARATION ET LE DÉROULEMENT DU DÉBAT PUBLIC
1.1. LA PRÉPARATION DU DÉBAT PUBLIC 12
1.1.1 La saisine par le maître d'ouvrage et la décision de la CNDP 12
1.1.2. La constitution de la Commission particulière du débat public 12
1.1.3. Le secrétariat général et l'assistance 12
1.1.4. Les missions de la Commission particulière du débat public 13
1.1.5. Le calendrier et les modalités du débat public 14

1.2. LE DÉROULEMENT DU DÉBAT PUBLIC 16
1.2.1. L'information du public 16
1.2.2. Les moyens de participation et d'expression du public 27
1.2.3. L'expertise complémentaire indépendante 38
1.2.4. L'évaluation du débat public 38

PARTIE 2
LES ENSEIGNEMENTS DU DÉBAT PUBLIC ET LE POSITIONNEMENT DES ACTEURS
2.1. LES OBJECTIFS DU PROJET 44
2.1.1 Réduire la congestion et améliorer les conditions de circulation de l'A31 44
2.1.2 Améliorer la sécurité des usagers et des agents 47
2.1.3 Accompagner le développement économique et les échanges 49

2.2. LES CARACTÉRISTIQUES ET IMPACTS DU PROJET 54
2.2.1. Les caractéristiques générales 54
2.2.2. Les impacts sur l'environnement 63

2.3. L'OFFRE ALTERNATIVE OU COMPLÉMENTAIRE DE TRANSPORT 76
2.3.1. Les voyageurs 77
2.3.2. Les marchandises 86
2.3.3. L'atelier sur l'offre des réseaux de transports 88

2.4. LE FINANCEMENT ET LE PÉAGE 90
2.4.1. Les trois scénarios du projet 90
2.4.2. Les arguments débattus 92
2.4.3. D'autres sources de financement 101
2.4.4. L'évaluation socio-économique 102
2.5. LE POSITIONNEMENT DES ACTEURS PENDANT LE DÉBAT 103
2.5.1. Les partisans du projet 103
2.5.2. Les soutiens conditionnels 104
2.5.3. Les sceptiques qui s'interrogent 104
2.5.4. Les opposants à un aspect du projet 104
2.5.5. Les opposants à l'ensemble du projet 105

PARTIE 3
LES RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION AU MAÎTRE D'OUVRAGE
3.1. UN OBSERVATOIRE PARTENARIAL DES TRAFICS 108
3.2. UNE ÉTUDE APPROFONDIE DE LA MISE À 2X2 VOIES DE LA RD611 109
3.3. UNE ÉTUDE APPROFONDIE DE LA LIAISON A30-A31 PAR HAYANGE 110
3.4. UNE CONCERTATION SUR LA TRAVERSÉE DE FLORANGE EN TRANCHÉE COUVERTE 110
3.5. UNE COMMUNICATION RENFORCÉE SUR L'EXPLOITATION MULTIMODALE 111
3.6. UN GARANT DE LA CONCERTATION 111

LES ANNEXES
1 - Lettre de saisine de la CNDP 114
2 - Décision de la CNDP – organisation d'un débat public 115
3 - Décision de la CNDP – nomination du président et des membres de la Commission particulière 116
4 - Décision de la CNDP – validation des modalités d'organisation du débat public et acceptation du dossier du maître d'ouvrage 117
5 - Décision de la CNDP - prolongation du débat 118
6 - Liste des acteurs rencontrés lors des entretiens préalables de la CPDP 119
7 - Liste des cahiers d'acteurs 120
8 - Le budget du débat public 121

LA PRÉPARATION ET LE DÉROULEMENT DU DÉBAT PUBLIC

1. LA PRÉPARATION ET LE DÉROULEMENT DU DÉBAT PUBLIC

1.1. LA PRÉPARATION DU DÉBAT PUBLIC

1.1.1. La saisine par le maître d'ouvrage et la décision de la CNDP

La Commission nationale du débat public (CNDP) a été saisie, le 26 novembre 2014, par le Secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, du projet autoroutier A31 bis.

Le 3 décembre 2014, elle a décidé l'organisation d'un débat public considérant que :

- « le projet présente un intérêt national et international,
- le projet a des impacts socio-économiques importants,
- le projet présente des enjeux environnementaux significatifs et a des impacts sur l'aménagement territorial d'une zone fortement urbanisée,
- le projet est substantiellement différent du projet d'autoroute A32 qui a fait l'objet d'un débat public du 9 mars au 22 juin 1999,
- le projet comporte différentes options tant en ce qui concerne le tracé que les modalités de financement (mise à péage éventuel de certains tronçons). »

La CNDP a confié l'organisation du débat et son animation à une Commission particulière du débat public (CPDP) composée de sept membres (voir la liste en annexe page 116).

1.1.2. La constitution de la Commission particulière du débat public

Par décision du 7 janvier 2015, la CNDP a nommé le président de la CPDP et ses membres : M. Michel MORIN (président), M^{me} Isabelle DEAK-MIKOL, M^{me} Christine JEAN, M. Laurent PAVARD, M. Jean-Paul PUYFAUCHER, M. Jean-Michel STIEVENARD, M^{me} Flora VINCENT.

Afin de garantir le bon accomplissement de leur mission, les membres de la CPDP se sont engagés à respecter le **« code d'éthique et de déontologie »** de la CNDP qui rappelle notamment leur indépendance et leurs obligations de neutralité et de réserve.

1.1.3. Le secrétariat général et l'assistance

Une fois constituée, la CPDP, en coordination avec le maître d'ouvrage – qui aux termes de la loi finance la mise en œuvre matérielle du débat public – a mobilisé les moyens nécessaires à l'organisation du débat public.

Le secrétariat général a été sélectionné suite au lancement d'un appel d'offres par la DREAL Lorraine. Il avait pour missions d'assurer l'assistance de la CPDP, de préparer et mettre en œuvre ses décisions, et de permettre la circulation de l'information entre la CPDP, la CNDP, le maître d'ouvrage, les acteurs du territoire et le prestataire chargé de la logistique et la communication du débat.

Le secrétariat général était composé de trois personnes :

- M^{me} Camille GAGNEUX, secrétaire générale
- M. Léo PILLET, secrétaire général adjoint
- M^{me} Mélissa PAHL, assistante

Conformément aux règles de la commande publique, la DREAL Lorraine a lancé un appel d'offres, avec le concours de la CNDP et de la CPDP, visant à nommer un prestataire spécialisé pour assister la CPDP dans la préparation, la communication, l'organisation et le suivi du débat public. L'agence État d'Esprit-Stratis a été retenue.

1.1.4. Les missions de la Commission particulière du débat public

Les entretiens préalables

Lors de la phase de préparation, les entretiens préalables au débat public avec les principaux acteurs du territoire et ceux concernés par le projet ont été l'une des premières missions de la CPDP.

De février 2015 jusqu'au lancement du débat, la CPDP a rencontré cinquante et un acteurs du territoire lorrain concernés par le projet : parlementaires, collectivités territoriales, associations, organismes socio-économiques, autorités luxembourgeoises (voir la liste en annexe page 119).

Lors de ces entretiens, un document de présentation du débat a été remis aux acteurs rencontrés. Il présentait en quelques mots le projet, les membres de la CPDP ainsi que les principes du débat public.

Les principaux objectifs de ces rencontres préalables ont été :

- d'informer les acteurs de la tenue prochaine d'un débat public ;
- de présenter les objectifs et les principes du débat public ;
- de présenter la Commission particulière en charge de son animation et son organisation ;
- d'écouter leurs observations et leurs attentes sur le débat et le projet.

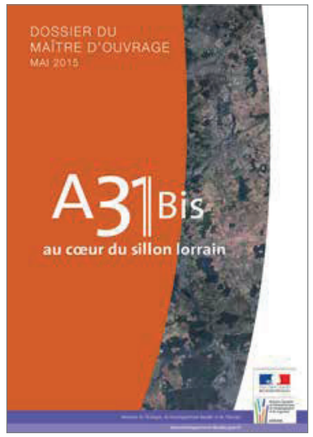
À l'issue de cette phase préparatoire, les informations recueillies ont permis de préciser le périmètre du débat, d'en identifier les enjeux et les thématiques principales et d'élaborer les modalités d'animation de cette phase de dialogue et d'échanges.

La visite de terrain

Pour compléter cette phase de préparation du débat, la CPDP a demandé à la DREAL Lorraine d'organiser pour la Commission une visite de terrain. Ce déplacement sur l'autoroute A31 existante, de la frontière du Luxembourg, jusqu'au péage de Gye a participé à une meilleure compréhension des dimensions et enjeux du projet par la CPDP.

Le calendrier et les modalités du débat public

L'organisation du débat et la définition de ses modalités sont aussi l'une des missions principales de la CPDP et de son secrétariat général. La stratégie d'information et les outils d'expression du public, le calendrier du débat, les lieux des rencontres publiques, ont été définis en concertation entre les membres de la Commission particulière du débat public et après les entretiens préalables avec les acteurs du territoire. En effet, ces derniers ont permis de croiser les enjeux thématiques et géographiques du projet.



La consultation du public avant le débat

Un site Internet avec un espace participatif, permettant aux internautes de suggérer les thèmes à débattre, ainsi qu'une page Facebook pour informer et mobiliser les Lorrains ont été ouverts en mars 2015.

Le suivi de la rédaction du dossier du maître d'ouvrage et de sa synthèse

En amont du débat, la CPDP s'est réunie à plusieurs reprises afin de s'approprier les enjeux du projet, le contexte territorial, de suivre la réalisation du dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse, en veillant à ce qu'il soit compréhensible, complet, transparent et accessible pour le grand public. Ce travail de relecture et d'échanges avec le maître d'ouvrage est essentiel, ce document étant le support principal de présentation du projet autoroutier A31 bis, socle d'information commun à l'ensemble des participants au débat.

Lors de sa séance du 1er avril 2015, la CNDP a accusé réception du dossier du maître d'ouvrage qu'elle a jugé suffisamment complet, et a approuvé les modalités d'organisation du débat et son calendrier.

1.1.5. Le calendrier et les modalités du débat public

1.1.5.1. L'architecture du débat

La CPDP a décidé de structurer le débat autour de **neuf réunions publiques**, programmées sur l'axe géographique nord-sud du « Sillon lorrain » directement concerné par le projet autoroutier A31 bis en abordant plus spécifiquement certains aspects du projet lors de **quatre réunions thématiques** portant sur :

- le développement économique
- le financement
- l'offre des réseaux de transports et déplacements transfrontaliers
- l'environnement humain, naturel et agricole

Deux **ateliers thématiques** ont permis d'approfondir les thèmes « financement » et « offre des réseaux de transports et déplacements transfrontaliers ».

Quatre débats mobiles ont permis à la Commission, accompagnée du maître d'ouvrage, d'aller à la rencontre des Lorrains, sur les lieux de vie, de loisir, de travail et de passage des personnes concernées par le projet autoroutier A31 bis. La Commission s'est installée sur les marchés de Toul et de Nancy, dans le centre commercial « Waves » à Moulins-lès-Metz et devant la gare de Thionville pour informer et recueillir les contributions d'un public moins informé et moins susceptible d'assister aux réunions publiques… Les questions et avis, recueillis à l'oral et à l'écrit, ont été mis en ligne sur le site Internet du débat.

Enfin, la CPDP a souhaité **associer les étudiants** au débat public. À ce titre, elle a organisé un atelier-débat avec les étudiants de l'UFR Lettres, Sciences humaines et sociales de l'Université de Lorraine afin de présenter aux futurs professionnels de l'aménagement du territoire le projet autoroutier A31 bis, de recueillir leurs avis et de répondre à leurs questions.

Calendrier des rencontres organisées

Mercredi 15 avril	Réunion publique de lancement à Nancy
Jeudi 16 avril	Réunion publique de lancement à Metz
Mardi 28 avril	Réunion publique à Woippy sur le thème *« développement économique »*
Mercredi 6 mai	Débat mobile au marché de Toul
Mardi 12 mai	Débat mobile devant la gare de Thionville
Mercredi 20 mai	Réunion publique à Pont-à-Mousson sur le thème *« financement »*
Jeudi 21 mai	Réunion publique à Thionville sur le thème *« offre des réseaux de transports et déplacements transfrontaliers »*
Jeudi 28 mai	Atelier thématique à Metz sur le thème *« financement »*
Vendredi 29 mai	Débat mobile devant le marché couvert de Nancy
Lundi 1er juin	Réunion publique à Yutz
Mardi 2 juin	Réunion publique à Toul sur le thème *« environnement naturel, humain et agricole »*
Mercredi 10 juin	Atelier débat avec les étudiants de l'Université de Lorraine
Jeudi 11 juin	Atelier thématique à Thionville sur le thème *« offre des réseaux de transports et déplacements transfrontaliers »*
Mercredi 17 juin	Débat mobile au centre commercial « Waves » de Moulins-lès-Metz
Mercredi 24 juin	Réunion publique à Nancy
Jeudi 25 juin	Réunion publique à Metz
Jeudi 10 septembre	Réunion publique de restitution de l'expertise complémentaire à Nancy
Lundi 21 septembre	Réunion publique de clôture à Nancy
Mardi 22 septembre	Réunion publique de clôture à Metz

1.1.5.2. La prolongation du débat public jusqu'au 30 septembre 2015

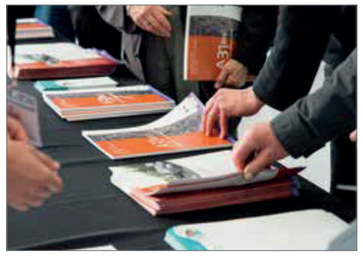
Après examen **des demandes d'expertise complémentaire indépendante** qui ont émergé au fil des différentes rencontres sur les aménagements entre Gye et Dieulouard et leurs impacts sur le territoire, la Commission particulière du débat public a décidé de les transmettre à la Commission nationale du débat public (CNDP) qui, après avoir délibéré, a décidé le 2 juillet 2015 de réaliser une étude complémentaire confiée à trois experts indépendants (voir la décision en annexe page 118).

Trois réunions publiques ont été organisées en septembre par la CPDP pour présenter les résultats de l'expertise réalisée durant l'été 2015 par des experts indépendants et clore le débat public :

- une réunion publique à Nancy le 10 septembre pour restituer les résultats de l'expertise complémentaire ;
- une réunion publique de clôture à Nancy le 21 septembre ;
- une réunion publique de clôture à Metz le 22 septembre.

1.2. LE DÉROULEMENT DU DÉBAT PUBLIC

1.2.1. L'information du public



Participants prenant le dossier du maître d'ouvrage lors de la réunion publique du 15 avril 2015 à Nancy (photo : G. Clément)

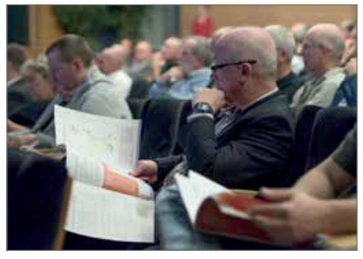
1.2.1.1. Les documents du maître d'ouvrage

Le dossier du maître d'ouvrage

Le dossier du maître d'ouvrage, document de 116 pages, élaboré par la DREAL Lorraine, validé par la CNDP, présente :

- **le contexte et les enjeux du projet :** les dynamiques du territoire et les besoins de déplacements, l'offre et les réseaux de transports existants et en projet en Lorraine, le diagnostic de l'autoroute actuelle, ses contraintes, les projections aux horizons 2030 et 2050 ;
- **les caractéristiques du projet :** la description du projet, les effets attendus, les modalités de réalisation et les prochaines étapes du projet.

Édité à 3 100 exemplaires, le dossier du maître d'ouvrage a été adressé à 447 acteurs en amont du débat (élus, collectivités territoriales, chambres consulaires, fédérations professionnelles et syndicats, partis politiques, entreprises, associations). De plus, il était consultable et téléchargeable sur le site Internet du débat, disponible au bureau de la CPDP à Metz, et a été diffusé lors des différentes rencontres : réunions publiques, ateliers et débats mobiles et envoyé à tous ceux qui en ont fait la demande. 41 organismes ou acteurs ont ainsi commandé 256 dossiers du maître d'ouvrage supplémentaires. Au total, ce sont 2 870 dossiers qui ont été diffusés.



Lecture de la synthèse du dossier du maître d'ouvrage par un participant lors de la réunion publique du 16 avril 2015 à Metz (photo : S. Wilhelm)

La synthèse du dossier du maître d'ouvrage

Édité à 10 000 exemplaires, ce document de 6 pages, élaboré par la DREAL Lorraine, présente synthétiquement les éléments du dossier du maître d'ouvrage. La synthèse était consultable et téléchargeable sur le site Internet du débat, disponible au bureau de la CPDP à Metz, a été diffusée lors des réunions publiques, ateliers et débats mobiles et envoyée à tous ceux qui en ont fait la demande. Elle a été expédiée en trois exemplaires aux acteurs du territoire, en complément du dossier du maître d'ouvrage. Un bon de commande leur permettait de demander des exemplaires supplémentaires, 520 synthèses ont ainsi été commandées. Au total, ce sont 7 900 synthèses qui ont été diffusées.

Les panneaux d'exposition du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage a également réalisé **cinq panneaux d'exposition** présentant les grandes caractéristiques du projet. Complétés de **trois panneaux sur le débat** édités par la CPDP, ils ont été exposés au bureau de la CPDP à Metz, lors des réunions publiques, ateliers et débats mobiles ainsi que dans le cadre d'une exposition itinérante tenue dans dix collectivités locales en ayant fait la demande grâce au bon de commande envoyé au début du débat public.

Panneaux du maître d'ouvrage dans le hall du Centre Prouvé à la réunion publique du 24 mai 2015 à Nancy

Panneaux du maître d'ouvrage à la mairie d'Entrange

Les études sur le projet A31 bis

Le maître d'ouvrage a également produit, avant et pendant le débat, des études permettant d'éclairer certains points du projet, mises à disposition du public :

- Tableau de synthèse des impacts et mesures en termes d'environnement (milieux naturels)
- État initial de l'environnement
- État initial de l'air
- État initial du bruit
- Étude paysagère
- Bilan carbone du projet
- Étude des trafics et hypothèses de croissance
- Opportunité d'une exploitation multimodale A31-A3
- Scénarios de trafic de fret sur le Sillon lorrain en 2030
- Évaluation des projets de transport
- Étude prospective de la capacité ferroviaire en Lorraine
- Stratégie d'évolution de l'offre TER métro
- Accidentologie sur l'A31 2004-2013
- Analyse socio-économique
- Analyse multicritère des variantes du barreau de Toul

Les fiches complémentaires

Pendant le débat public, le maître d'ouvrage a produit à la demande de la CPDP des fiches complémentaires apportant des réponses détaillées à certaines questions posées lors des échanges avec le public. Ces fiches ont été mises à disposition du public sur le site Internet du débat et lors des réunions publiques et ateliers :

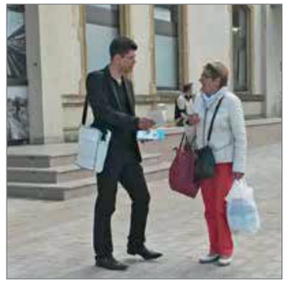
- l'entretien de l'A31
- le doublement de l'A30
- la mise en œuvre d'une écotaxe régionale
- l'estimation des coûts de construction du projet A31 bis
- l'itinéraire de transit poids lourds du barreau Gye-Dieulouard
- l'élargissement de l'A31 dans l'agglomération nancéienne
- les enjeux agricoles
- les coûts liés à la mise en concession
- la variante de tracé proposée par la commune de Florange pour la liaison A30-A31 nord

1.2.1.2. Les documents de la Commission particulière du débat public

Le dépliant de présentation du débat public

Édité à 30 000 exemplaires, le dépliant de présentation du débat avait vocation à être un support générique et polyvalent d'information sur le projet et le débat. Il présentait sur quatre volets les principes du débat public et le rôle de la CPDP, les modalités de participation, le calendrier des réunions publiques, les grands enjeux du projet, la carte des aménagements proposés, ainsi qu'un coupon-T permettant au public de renvoyer un avis ou une question sans affranchissement.

Le dépliant a été mis à disposition du public dès l'ouverture du débat et lors des différentes rencontres publiques. Il a également été distribué avant chaque réunion publique dans les gares et rues commerçantes des communes qui accueillaient les rencontres et dans les communes riveraines. Il a aussi été déposé auprès des commerçants et collectivités l'acceptant lors des opérations d'affichage. Enfin, il a été envoyé en trois exemplaires aux acteurs du territoire avec un bon de commande leur permettant d'en commander davantage. Au total, ce sont 27 000 dépliants qui ont été diffusés.



Distribution de documents aux abords de la gare de Pont-à-Mousson, dans le hall de la gare de Luxembourg ville et sur le parvis de la gare de Thionville

Affichage chez les commerçants du centre-ville de Metz

CHIFFRES CLÉS DE LA DIFFUSION DES SUPPORTS D'INFORMATION

3 020 envois papiers
Environ **9 900** mails envoyés
7 950 tracts distribués
9 490 dépliants tractés ou déposés chez des commerçants
788 affiches posées
20 900 documents distribués en réunions publiques
10 770 dossiers du maître d'ouvrage et sa synthèse diffusés

Les affiches et tracts

Les affiches ont été imprimées à plus de 4 500 exemplaires au total pour annoncer chaque réunion publique et inciter à y participer. Elles ont fait l'objet d'opérations d'affichage auprès des commerçants et organismes publics des communes accueillant les réunions et des communes alentour. Chaque mairie hôte en a également reçu une trentaine d'exemplaires. Elles ont été envoyées sur demande à divers acteurs du territoire. **Un tract a également été réalisé en 3 150 exemplaires** pour annoncer les réunions de lancement et distribué en gares de Nancy et de Metz. Un second tract a été conçu et diffusé en 4 800 exemplaires en septembre afin d'annoncer les trois dernières réunions publiques du débat.

UNE DIFFUSION DES SUPPORTS AU SEIN DES RÉSEAUX DE TOUS LES ACTEURS DU TERRITOIRE

Les acteurs territoriaux ont eu la possibilité de commander les affiches, le dépliant, les deux numéros du journal du débat, un jeu de l'exposition itinérante, ainsi que les documents du maître d'ouvrage *via* un bon de commande qui leur a été adressé par courrier au début du débat. 2 206 documents ont été commandés par ce biais et diffusés *via* les réseaux propres des acteurs du territoire.

Couverture du journal n° 1 du débat

Les journaux du débat

Deux numéros du journal du débat ont été **édités à 1 900 et 1 400 exemplaires** respectivement. Parus environ un mois, puis deux mois après le début du débat (le 17 mai, puis le 15 juin), ils ont présenté le cadre du débat public et annoncé ses différentes phases. Ils ont également rendu compte de l'actualité du débat : état de la participation, retour sur les rencontres passées, annonce des prochains rendez-vous, principaux sujets abordés à travers des « paroles d'acteurs », etc. Ils ont été mis à la disposition du public à chaque rencontre du débat, dans les locaux de la CPDP, sur le site Internet et diffusés sur les réseaux sociaux.

Panneaux de la CPDP dans le hall de l'Agence de développement et d'urbanisme de l'aire nancéienne (ADUAN)

L'exposition itinérante

Composée de trois panneaux de la CPDP présentant l'objet du débat et les modalités de participation et de cinq panneaux du maître d'ouvrage présentant le projet, l'exposition itinérante a été présentée lors de toutes les rencontres du débat. Elle a également été accueillie par dix collectivités ou structures professionnelles du territoire pendant toute la durée du débat public, à leur demande.

1.2.1.3. Les outils en ligne

Le site Internet

Plus qu'un espace d'information, le site Internet dédié au débat a été conçu comme un outil d'expression et de participation, complémentaire des rencontres du débat. Il a été **mis en ligne dès le 19 mars 2015 dans une version « pré-débat »** permettant aux internautes de s'informer sur les principes du débat, de consulter la fiche d'identité du projet, la carte des aménagements, le dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse et de proposer les questions clés et thèmes à aborder lors du débat public.

Le 15 avril, la version « en cours de débat » du site a été mise en ligne et avec elle :

- le dossier du maître d'ouvrage
- la synthèse du dossier du maître d'ouvrage
- le calendrier des réunions publiques
- les documents de la CPDP en téléchargement
- la rubrique actualité enrichie régulièrement au fil du débat

LES ARCHIVES DES RÉUNIONS PUBLIQUES

Les verbatims, synthèses, supports de présentation des intervenants, photographies et captation vidéo le cas échéant de chaque réunion publique ont été mis en ligne après chaque rencontre. Ainsi l'historique des échanges est intégralement mis à disposition du public.

Le site Internet a également offert des espaces d'expression ouverts aux commentaires :

- le forum de discussion
- le système de questions-réponses
- les cahiers d'acteurs et les points de vue des participants
- les délibérations des collectivités sur le projet

Le site s'est progressivement enrichi des contenus suivants :

- les autres documents et études liés au projet
- les fiches complémentaires du maître d'ouvrage
- les présentations des « intervenants du débat » invités à s'exprimer lors des réunions publiques thématiques (SNCF, autorités luxembourgeoises, etc.)
- les renseignements sur les autres rencontres du débat (comptes rendus, photos des rencontres, etc.)
- les documents liés à l'expertise complémentaire
- les archives des réunions publiques
- le questionnaire d'évaluation du débat

En page d'accueil, l'éditorial du président de la CPDP a également été régulièrement mis à jour, en fonction de l'actualité du débat.

Les statistiques de fréquentation montrent que le site a reçu **18 632 visites par 11 140 visiteurs uniques.** La durée moyenne des sessions est de 5 minutes, témoignant d'une prise d'information minimale satisfaisante par internaute. Le site a principalement été visité par des habitants de **Nancy** et de **Metz** mais aussi de la ville de **Luxembourg**. **Les pages les plus vues sont, après l'accueil, les différents espaces de contribution :** le forum de discussion, les questions et leurs réponses, puis les cahiers d'acteurs et points de vue des participants. Viennent ensuite les archives des réunions publiques, puis enfin la documentation sur le projet avec une plus importante fréquentation des autres études sur le projet (études environnementales, études de trafic…) que des documents du porteur de projet en tant que tels (dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse).

La rubrique « le forum de discussion »

Extrait de la page « Les questions et les réponses » du site Internet

Les réseaux sociaux

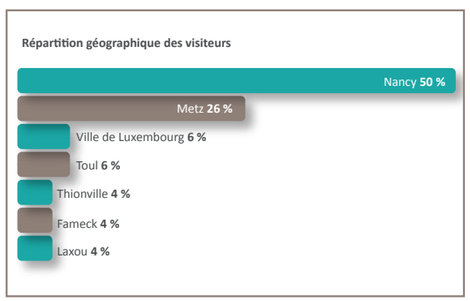
La CPDP a été active sur les réseaux sociaux Twitter et Facebook, dès le 2 mars 2015, avant le débat et jusqu'à sa clôture.
Les objectifs de l'animation des comptes Twitter et Facebook étaient les suivants :

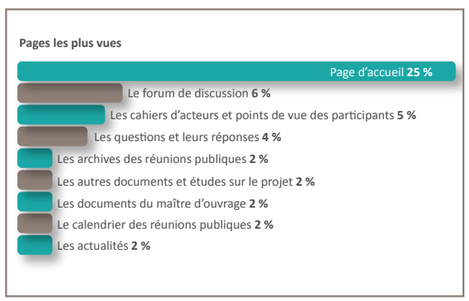
- informer directement le public concerné et rappeler régulièrement le calendrier du débat ;
- diffuser de nouveaux documents : archives des réunions publiques, fiches complémentaires, cahiers d'acteurs et points de vue des participants… ;
- appeler à participer au débat et à visiter le site Internet a31bis.debatpublic.fr ;
- élargir les outils d'information et d'expression ;
- atteindre un public plus large, en particulier les plus jeunes.

Les abonnés étaient principalement des élus locaux, des associations, des journalistes, des collectivités, des entreprises locales, des étudiants, des acteurs économiques et des habitants des communes concernées par le projet. On note une implication particulièrement forte de l'association AGIRR-FNAUT sur les réseaux sociaux, notamment lors des *live tweets* (voir ci-dessous).

CHIFFRES CLÉS DE LA FRÉQUENTATION DU SITE INTERNET

18 632 visites
11 140 utilisateurs uniques dont 42 % reviennent sur le site
74 255 pages vues
5 minutes de durée moyenne des sessions





• Twitter

Le compte Twitter a été rapidement suivi grâce au *hashtag* #A31bis déjà utilisé et avec la création par la Commission du *hashtag* #DébatA31B repris régulièrement au cours du débat. Les réunions diffusées en direct sur le site Internet de la CPDP ont fait également l'objet de *live tweets* permettant aux internautes de poser leurs questions en direct sur Twitter avec le *hashtag* #DébatA31B : réunion d'ouverture à Nancy le 15 avril, réunion à Pont-à-Mousson sur le thème « financement » le 20 mai, réunion à Thionville sur le thème « offre des réseaux de transports et déplacements transfrontaliers » le 21 mai. Plusieurs questions ont été lues en tribune par la Commission.

• Facebook

L'audience des publications Facebook a été particulièrement élevée à partir de mi-mai 2015. Cela coïncide avec les réunions du 20 et 21 mai à Pont-à-Mousson et Thionville, dont la transmission en direct sur le site Internet a permis d'atteindre un pic d'audience de plus de 2 000 pages vues au total.

L'audience de la page a aussi été augmentée grâce au relais d'acteurs influents sur le territoire (ville de Thionville, Metz Métropole, la Radio LOR FM, Infos Route Meurthe-et-Moselle, l'Agenda culturel de Metz, etc.).

Au total, la page Facebook a reçu 164 mentions "J'aime". Les messages diffusés par la CPDP sur ce réseau ont eu une portée d'environ 100 à 300 personnes atteintes en moyenne par jour.

CHIFFRES CLÉS DU COMPTE TWITTER

237 abonnés
392 tweets publiés
303 clics sur le lien publié
116 mentions du compte @debat_a31bis
269 retweets
103 tweets du compte @debat_a31bis ajoutés aux favoris
9 004 visites du compte @debat_a31bis
3 *live tweets* de réunions publiques

Accueil du compte Twitter

Tweet du 28 mai 2015 sur le déroulement de l'atelier participatif sur le financement du projet, à Metz

Tweet du 5 mai 2015 annonçant la venue du débat mobile sur le marché de Toul

CHIFFRES CLÉS DE LA PAGE FACEBOOK

164 mentions « J'aime »
161 publications (annonces des réunions publiques, agenda de la semaine, relais d'articles de presse, invitations à participer au débat…)
Près de **26 000** vues
Répartition des abonnés : **53 %** d'hommes et **45 %** de femmes
Provenance : **4 %** du Luxembourg, **96 %** de France dont **14 %** de Metz, **15 %** de Nancy, **7 %** de Thionville, **2 %** d'Algrange, de Fontoy, de Saizerais, de Gondreville, de Pont-à-Mousson

Page Facebook dédiée au débat public

Post du 2 juin 2015 souhaitant la bienvenue aux participants de la réunion publique de Toul

1.2.1.4. Les envois de courriers postaux et électroniques

Une liste d'environ 600 acteurs du territoire a été constituée et enrichie au fil du débat. Elle comprend aussi bien les collectivités territoriales, les chambres consulaires, les fédérations professionnelles et syndicats, les partis politiques, les entreprises, que les associations du territoire. Complétée au cours du débat par les coordonnées des participants s'inscrivant lors des différentes rencontres, *via* les coupons-T ou sur Internet, elle a servi à adresser les supports d'information aux acteurs intéressés ou de les inviter à participer aux réunions publiques, ateliers ou à rédiger leur cahier d'acteur par exemple. Cinq envois de courriers postaux au total ont été effectués.

Plus souples, les envois de courriers électroniques ont permis de compléter les envois par courrier postal en faisant parvenir les versions électroniques des supports d'information du débat, de rappeler la tenue des réunions publiques au fil de l'avancée du débat, d'encourager les inscriptions aux ateliers ou d'annoncer la prolongation du débat. Ainsi, dix-sept envois électroniques ont été effectués à destination de l'ensemble des contacts.
Ils ont permis de relayer l'information.

UN CLIP AUDIOVISUEL POUR UNE PRÉSENTATION DU DÉBAT ATTRACTIVE

En 1,35 min, il présente les grands enjeux du projet, les différents aménagements proposés par le maître d'ouvrage et incite le public à participer. Il a été diffusé sur le site Internet du débat, les réseaux sociaux ainsi qu'au début de chaque réunion publique pendant l'installation des participants.

1.2.1.5. L'information et la communication dans les médias

Avant le débat public

Des contacts ont été pris avec les médias locaux et nationaux (presse, web et audiovisuel) entre fin mars et mi-avril : un premier communiqué de presse présentant le débat (calendrier, modalités d'information et de participation, thématiques abordées) et annonçant les deux conférences de presse d'ouverture du débat a été envoyé à un fichier presse de 67 supports. Cet envoi a été suivi de relances téléphoniques et par mail auprès des différents contacts médias afin de s'assurer de la bonne réception et compréhension des informations mais également inciter à participer aux deux conférences de presse d'ouverture. Le président de la CPDP a été interviewé à plusieurs reprises avant le débat public (*Autoroutes Info* le 7 avril, *L'Essentiel* et *Le Républicain Lorrain* le 9 avril, Wort.lu le 14 avril).

Deux conférences de presse ont été organisées, le mercredi 15 avril à Nancy et le jeudi 16 avril à Metz, soit avant chacune des deux réunions publiques d'ouverture du débat. Les présidents de la CNDP et de la CPDP y ont précisé le déroulement du débat public sur l'A31 bis (calendrier, modalités de participation et d'information, thématiques abordées).

Le président de la CNDP et le président de la CPDP A31 bis lors de la conférence de presse d'ouverture du débat du mercredi 15 avril 2015 à Nancy (photo : G. Clément)

Neuf médias étaient présents à la conférence de presse de Nancy le 15 avril et quatre à la conférence de presse de Metz le 16 avril. Les présidents de la CNDP et de la CPDP y ont été interviewés par les supports présents (*La Semaine de Nancy* le 15 avril, Mirabelle TV le 16 avril). Les conférences de presse ont été suivies de la publication de sept articles dans la presse locale quotidienne (*L'Est Républicain*, *Le Républicain Lorrain* et le quotidien frontalier *L'Essentiel*) et dans la presse spécialisée *(Le Moniteur)*. Dix articles en ligne ont également été publiés (France 3 Lorraine, France Bleu Nord et Sud Lorraine, wort.lu, lequotidien.lu, Ici-c-Nancy, lesfrontaliers.lu). Enfin, deux reportages télévisés ont été diffusés (France 3 Lorraine, France 3 Metz le 16 avril).

Un dossier de presse, présentant la Commission, la procédure de débat public, les modalités d'information et de participation du public et comprenant le calendrier des réunions publiques, le dépliant du débat et la synthèse du dossier du maître d'ouvrage, a été remis aux journalistes présents lors des deux conférences de presse d'ouverture (en version papier et sur clé USB). Ces documents étaient également accessibles sur le site du débat. Le dossier de presse a aussi été proposé aux journalistes lors des réunions publiques et ateliers grâce à un accueil presse dédié.

Un spot radio a également été enregistré et diffusé la première quinzaine d'avril sur les radios locales pour annoncer le débat et promouvoir les différents moyens de participation notamment auprès des automobilistes circulant sur l'A31 : éditions sud et nord de France Bleu Lorraine, Lor'fm et Radio Campus Lorraine. L'objectif était de toucher les automobilistes, très directement concernés par le projet et le débat, qui écoutent la radio dans leur voiture.

Pendant le débat public

Huit communiqués de presse annonçant les différentes rencontres ont été envoyés une semaine à dix jours avant les réunions publiques et ateliers. Ils contenaient des informations pratiques ainsi que le détail du déroulement des rencontres. Un communiqué a également été envoyé pour informer les médias locaux de la prolongation du débat jusqu'au 30 septembre 2015.
Des relances téléphoniques et mail personnalisées ont systématiquement été effectuées et les médias ont couvert toutes les réunions publiques ainsi qu'un atelier thématique.

Pour garantir une bonne visibilité du débat et des réunions publiques organisées sur le territoire concerné, **un plan média a été mis en œuvre, intégrant des insertions dans la presse quotidienne régionale française** (*Le Républicain Lorrain* et *L'Est Républicain*) et **luxembourgeoise** *(L'Essentiel)*. Au total, le débat public a été annoncé *via* quinze insertions dans la presse quotidienne régionale. Afin de rappeler les différentes modalités de participation au débat, **un second spot radio** a été enregistré et diffusé mi-mai sur les éditions sud et nord de France Bleu Lorraine et sur Radio Campus Lorraine.

PONT-À-MOUSSON ▸ et sa région

Les jeunes athlètes ont raflé des podiums

Réunion publique thématique

À PONT-À-MOUSSON

Transports Le Centre Prouvé a accueilli l'avant-dernière réunion publique de la CPDP sur le projet autoroutier

A 31 bis : débat animé à Nancy

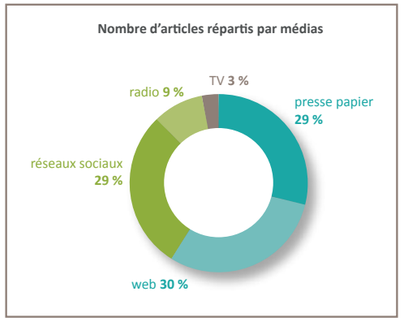
Insertion presse annonçant la réunion publique de Pont-à-Mousson dans l'édition du 20 mai 2015 de L'Est Républicain et article dans L'Est Républicain du 25 juin 2015

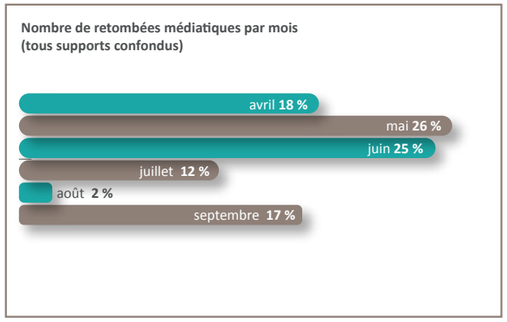
Le relais du débat dans les médias

Au total, on dénombre **571 retombées presse, web et audiovisuelles** identifiées sur le débat et le projet entre le 31 mars 2015 et le 30 septembre 2015 :

- 173 retombées, soit 30 % de l'ensemble des retombées recensées, proviennent du web : elles émanent de sites d'actualités locales et de médias en ligne français ou luxembourgeois, mais aussi de sites et blogs d'acteurs locaux, associatifs ou politiques.
- 168 retombées, soit 29 % des retombées recensées, sont issues de supports de presse papier français ou luxembourgeois : il s'agit de titres de presse quotidienne régionale ou d'hebdomadaires. Un seul article provient d'un support non régional, il est issu d'un hebdomadaire spécialisé *Le Moniteur.*

- 168 retombées, soit 29 % des retombées recensées, proviennent de médias sociaux, et notamment des comptes Twitter ou Facebook d'acteurs locaux mobilisés sur le projet (associatifs et politiques).
- 48 retombées, soit 9 % des retombées recensées, sont issues d'éditions régionales de radios nationales ou locales.
- 14 retombées, soit 3 % des retombées recensées, sont issues d'éditions régionales de chaînes de télévision nationales ou locales (éditions lorraines de France Bleu et de France 3, Radio Déclic et Mirabelle TV).





Les retombées recensées évoquaient les modalités d'organisation et les différentes actualités du débat (annonce des réunions publiques et autres rencontres, rappel des moyens de participation et d'information à disposition, calendrier, demandes d'expertise complémentaire indépendante, prolongement du débat…) mais aussi le projet A31 bis, ses différents aspects (caractéristiques, coût et financement, calendrier, options d'aménagements) et les positionnements des acteurs locaux sur celui-ci.

Au cours du débat, trente-trois interviews ont été réalisées. Elles ont permis au président et aux membres de la CPDP de présenter le débat et ses enjeux, de faire le point sur les échanges ou l'actualité du débat et de mobiliser le public pour les rencontres :

- 13 interviews par des radios ;
- 8 interviews par des chaînes de télévision locales ou d'éditions locales de chaînes nationales ;
- 9 interviews par des titres de presse quotidienne régionale français ou luxembourgeois ou des hebdomadaires locaux ;
- 3 interviews par des sites web d'informations locaux.

Le président de la CPDP sur le plateau télévisé de France 3 Lorraine le 15 avril 2015 et dans les locaux de la CPDP à Metz le 25 juin 2015

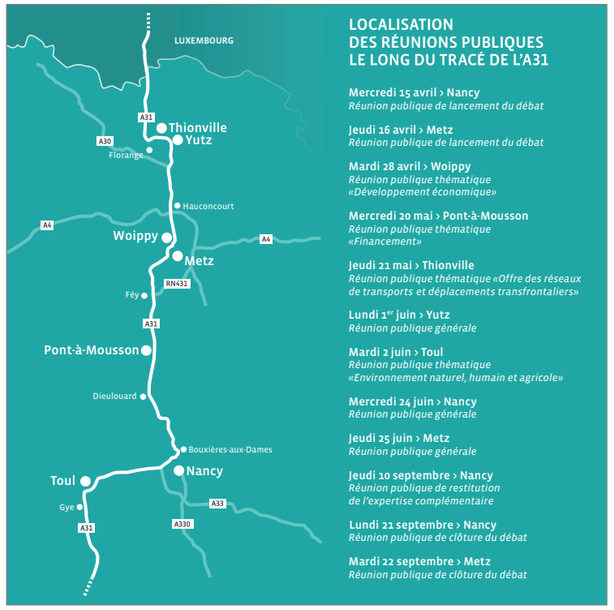
1.2.2. Les moyens de participation et d'expression du public

1.2.2.1. Les réunions publiques

Initialement structuré autour de neuf réunions publiques, le débat prolongé a finalement proposé **douze réunions publiques** aux Lorrains. Elles ont été réparties le long du linéaire de l'A31 de manière à préserver un équilibre entre les territoires mosellans et meurthe-et-mosellans et à couvrir les différentes thématiques du projet en cohérence avec les préoccupations des parties prenantes.

Réunion d'ouverture à Metz le 16 avril 2015

Le débat a été lancé avec deux réunions publiques d'ouverture à Nancy puis à Metz les 15 et 16 avril, en présence de M. Christian LEYRIT, président de la CNDP. Elles ont permis de présenter le cadre général du débat ainsi que les principales caractéristiques du projet avant de laisser la parole à la salle. M. Nacer MEDDAH, préfet de Lorraine, M. Raphaël BARTOLT, préfet de Meurthe-et-Moselle, et M. Laurent HENART, maire de Nancy, étaient présents pour introduire la réunion de Nancy. M. Nacer MEDDAH, préfet de Lorraine, et M. Dominique GROS, maire de Metz, ont introduit celle de Metz.



Le débat s'est poursuivi avec des réunions publiques thématiques. Ces quatre réunions ont permis d'aborder plus spécifiquement certains enjeux structurants du projet :

- **Le développement économique** à Woippy, le 28 avril 2015
- **Le financement** à Pont-à-Mousson, le 20 mai 2015
- **L'offre des réseaux de transports et déplacements transfrontaliers** à Thionville, le 21 mai 2015
- **L'environnement humain, naturel et agricole** à Toul, le 2 juin 2015

Ces réunions prévoyaient, en plus de la présentation du débat par la CPDP (les principes du débat, les modalités d'expression du public, le calendrier), la présentation du projet par le maître d'ouvrage suivie d'un premier temps

d'échange avec la salle, puis des interventions thématiques soit du maître d'ouvrage lui-même, soit d'**intervenants spécialisés** :

- Roger CAYZELLE, président du Conseil économique, social et environnemental de Lorraine (CESE) sur le développement économique ;
- Claude ABRAHAM, ingénieur général honoraire des Ponts et Chaussées, et Clément FOURCHY, directeur général adjoint d'ESPELIA sur le financement ;
- Guy BESCH et Romain SPAUS du ministère du Développement durable et des Infrastructures du Grand-Duché de Luxembourg ; Thomas ALLARY de SNCF Réseau ; Jacques WEILL de SNCF Mobilités et David MAZOYER de Voies navigables de France (VNF) sur l'offre des réseaux de transports et les déplacements transfrontaliers ;
- Jean-Pierre SCHMITT, directeur d'Air Lorraine ; Jean-Pierre DECLOUX, directeur du bureau d'étude GEREEA ; Anne-Lise LOUYOT de la Chambre d'agriculture de Meurthe-et-Moselle ; Raymond MULLER, directeur de la Société d'Aménagement foncier et Établissement rural de Lorraine (SAFER) sur l'environnement humain, naturel et agricole.

Chaque intervention était suivie d'un nouveau temps d'échanges avec le public, portant sur la thématique abordée.

Réunion publique à Toul le 2 juin 2015 (photo : G. Clément)

Le débat a également proposé des réunions publiques générales. Ces trois réunions ont eu lieu à Yutz le 1er juin puis à Metz et Nancy les 24 et 25 juin. Si la réunion de Yutz était conçue comme une réunion publique générale de mi-débat, celles de Nancy et de Metz étaient initialement pensées comme des réunions de restitution du travail mené en ateliers et de clôture du débat. La possibilité d'une prolongation du débat a conduit la CPDP à faire évoluer ces réunions. Elles ont ainsi été l'occasion de poursuivre les échanges sur les enjeux les plus emblématiques du projet, de restituer le travail effectué au cours des ateliers (voir ci-dessous) mais aussi pour la CPDP et le maître d'ouvrage de présenter les principales interventions du public depuis le lancement du débat. La CPDP y a également évoqué l'éventualité d'une poursuite du débat et de ses modalités.

La réunion de présentation de l'expertise complémentaire

Des demandes d'expertise complémentaire et indépendante ont émergé au fil des différentes rencontres. La CPDP a décidé de les transmettre à **la Commission nationale du débat public (CNDP), qui a décidé le 2 juillet 2015 de faire procéder à une expertise complémentaire sur :**

La faisabilité de l'élargissement sur place à 2x3 voies de l'A31 entre Gye et Dieulouard, en tenant compte des différents paramètres financiers, économiques, environnementaux et humains ;

- La capacité d'un tel aménagement sur place à répondre à l'objectif de désengorgement de l'A31 ;
- Le trafic attendu sur l'éventuel barreau neuf Toul-Dieulouard, en tenant compte notamment de sa mise en concession, et sa capacité à répondre à l'objectif de désengorgement de l'A31 entre Gye et Dieulouard ;
- L'expertise s'efforcera d'apporter un éclairage sur le potentiel de report modal en transports de marchandises et particulièrement de voyageurs dans l'espace métropolitain du sud de la Meurthe-et-Moselle.

Conformément à l'article L121-9 du code de l'environnement, le coût de l'expertise complémentaire est à la charge de la Commission nationale du débat public.

Au vu du temps nécessaire à la conduite d'une expertise complémentaire de qualité et à son appropriation par le public, le débat public a donc été prolongé jusqu'au 30 septembre 2015 au lieu du 13 juillet 2015. **Une réunion publique a été organisée à Nancy, le jeudi 10 septembre, par la CPDP, afin que MM. Jean-Noël CHAPULUT, Jean DETERNE et Marc PEREZ, experts mandatés par la CNDP pour accomplir cette expertise complémentaire présentent les résultats et les conclusions de leurs travaux et en débattent avec les participants.**

Les réunions publiques de clôture

Deux réunions publiques ont été organisées le lundi 21 septembre à Nancy et le mardi 22 septembre à Metz afin de clore le débat. À cette occasion, la CPDP a fait état de la **participation du public (données quantitatives) et a exposé les principaux sujets d'échanges** relevés au cours des cinq mois de concertation. Le maître d'ouvrage a également présenté les premiers enseignements qu'il tirait du débat.

Les prochaines échéances ont également été présentées au public : parution du compte rendu de la CPDP et du bilan du Président de la CNDP avant le 30 novembre 2015 puis publication avant le 29 février 2016 par le maître d'ouvrage de sa décision quant aux suites données au projet. En effet, dans les trois mois qui suivent la publication du bilan et du compte rendu, le maître d'ouvrage rend publique sa décision quant au principe et aux conditions de la poursuite du projet. Il peut décider d'abandonner le projet, de le maintenir, ou de le poursuivre avec des orientations plus ou moins différentes de celles qu'il avait imaginées au départ en tenant compte des apports du débat.

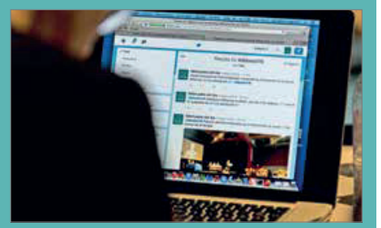
CHIFFRES CLÉS DES RÉUNIONS PUBLIQUES

2 249 participants
284 contributions orales
505 auditeurs des retransmissions en direct

LES CONDITIONS D'EXPRESSION DU PUBLIC

Participant à la réunion de Nancy le 15 avril 2015

D'une durée moyenne de trois heures (de 19 heures à 22 heures), certaines réunions se sont poursuivies plus tard dans la soirée afin de permettre à chacun de s'exprimer et de poser une question.
La règle du jeu fixait un temps d'expression des intervenants limité à 1 minute pour les questions et à 3 minutes pour les interventions permettant ainsi une équivalence des temps de parole. Il a été nécessaire de la rappeler à certains participants mais elle a été globalement respectée.
Les participants aux réunions publiques avaient la possibilité de s'exprimer par écrit *via* une fiche contribution mise à disposition en début de réunion.
Tous les échanges ont été enregistrés et retranscrits puis mis en ligne sur le site Internet du débat dans un délai d'environ une semaine.



Live-tweet pendant la réunion de Pont-à-Mousson le 20 mai 2015

Trois réunions ont fait l'objet d'une retransmission en direct sur le site Internet du débat, assortie d'un *live tweet* pour permettre aux auditeurs de poser leurs questions à distance avec le *hashtag* « #DébatA31B ». Il s'agissait des réunions d'ouverture de Nancy le 15 avril, de Pont-à-Mousson sur le financement le 20 mai, ainsi que de Thionville sur l'offre des réseaux de transports et les déplacements transfrontaliers le 21 mai.

1.2.2.2. Les ateliers thématiques

La Commission particulière du débat public a souhaité organiser et animer des ateliers thématiques afin de diversifier les modalités de participation et de permettre à des volontaires de s'impliquer davantage sur un aspect clef du projet, en travaillant en petit groupe, avec la possibilité de solliciter le maître d'ouvrage ou des intervenants extérieurs (SNCF, VNF, etc.) pour enrichir leurs échanges.

La Commission particulière a organisé deux ateliers thématiques :

- atelier thématique sur le financement le 28 mai, à Metz, de 18 heures à 21 heures ;
- atelier thématique sur l'offre des réseaux de transports et les déplacements transfrontaliers le 11 juin, à Thionville, de 18 heures à 21 heures.

La participation aux ateliers s'est faite sur inscription : vingt places étaient réservées aux inscriptions en ligne via un formulaire dédié et vingt places étaient disponibles pour les participants souhaitant s'inscrire à l'issue des réunions publiques thématiques correspondantes (le 20 mai à Pont-à-Mousson et le 21 mai à Thionville). L'atelier dédié au financement a rassemblé seize personnes et l'atelier dédié à l'offre des réseaux de transports et aux déplacements transfrontaliers a réuni 28 personnes.

Travail en groupe à l'atelier « financement » de Metz le 28 mai

Atelier « offre des réseaux de transports et déplacements transfrontaliers » à Thionville le 11 juin

Après une introduction de la CPDP (les principes du débat, « les règles du jeu », le déroulement de l'atelier), une courte présentation du projet et une intervention thématique, les participants, réunis par table d'environ six à sept personnes, disposaient d'une heure pour échanger et produire leur contribution collective. À l'issue de cet échange, une pause de dix minutes permettait à un rapporteur désigné par table de synthétiser les échanges de son groupe avant qu'une nouvelle heure de travail soit consacrée aux restitutions et à un débat avec l'ensemble des participants.

Les participants avaient à leur disposition lors de ces rencontres, en plus des supports d'information habituels (dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse, fiches complémentaires…) un certain nombre de documents susceptibles de nourrir leur réflexion (par exemple, les présentations des intervenants thématiques des réunions associées ou des extraits d'études en rapport avec la thématique), ainsi qu'une carte IGN du territoire.

Ces ateliers ont fait l'objet d'une restitution globale lors des réunions publiques de Metz et Nancy les 24 et 25 juin par des rapporteurs généraux volontaires.

1.2.2.3. L'atelier-débat avec les étudiants de l'Université de Lorraine

Atelier-débat avec les étudiants de l'UFR Lettres, Sciences humaines et sociales de l'Université de Lorraine, le 10 juin

Pour échanger avec les futurs professionnels de l'aménagement du territoire sur le projet autoroutier A31 bis, recueillir leurs avis et répondre à leurs questions, la CPDP, accompagnée de représentants de la DREAL Lorraine, est allée à la rencontre des étudiants et des professeurs de géographie de l'UFR Lettres, Sciences Humaines et Sociales de l'Université de Lorraine. **Cet atelier débat qui a réuni vingt-six étudiants et quatre professeurs** s'est déroulé le mercredi 10 juin de 9 h 30 à 12 h 15.

1.2.2.4. Les débats mobiles

La CNDP souhaite faire évoluer les dispositifs de concertation mis en œuvre dans le cadre des débats publics. Parce qu'il n'est pas toujours possible d'assister aux réunions publiques, la CPDP a organisé des débats mobiles pour **aller à la rencontre des Lorrains sur leurs lieux de vie**, pour leur permettre de se faire entendre et de s'impliquer dans le débat en se renseignant sur le projet, en posant leurs questions au maître d'ouvrage et en soumettant leurs avis. L'ensemble des contributions recueillies lors des débats mobiles a été publié sur le site Internet du débat et pris en compte dans la rédaction du présent compte rendu. **Ces rencontres ont été mises en place dans un souci de diversifier le public en s'adressant à des personnes qui n'auraient peut-être pas participé au débat.**

Ces rencontres étaient organisées autour d'un stand habillé aux couleurs du projet.

Le stand des débats mobiles (Nancy) le 29 mai

Débat mobile sur le marché de Toul le 6 mai 2015

Le débat public et le projet étaient présentés grâce aux **panneaux de l'exposition** et aux **documents de présentation du débat** de la Commission (dépliant, journaux du débat) et de **présentation du projet** par le maître d'ouvrage (dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse). Des cartes du tracé en format A3 permettaient également de nourrir les échanges.

Accompagnée par le maître d'ouvrage et le secrétariat général, la Commission a rencontré près de 415 Lorrains lors de quatre débats mobiles :

- le premier débat mobile a eu lieu sur le **marché de Toul** le mercredi 6 mai 2015 de 9 heures à 12 heures. Il a permis de rencontrer 120 personnes ;
- le deuxième débat mobile a eu lieu le mardi 12 mai 2015 devant la **gare de Thionville** de 16 heures à 19 heures. Il a permis de rencontrer 105 personnes ;
- le troisième débat mobile a eu lieu le vendredi 29 mai 2015 devant le **marché couvert de Nancy** de 9 h 30 à 12 h 30. Il a permis de rencontrer 110 personnes ;
- le quatrième débat mobile a eu lieu le mercredi 17 juin 2015 au centre commercial **Waves Actisud à Moulins-lès-Metz** de 14 heures à 17 heures. Il a permis de rencontrer 80 personnes.

L'avis du public était recueilli de deux manières : par le biais d'un **questionnaire** ou lors **d'entretiens libres** avec la Commission, le secrétariat général et/ou le maître d'ouvrage.

Lors des débats mobiles, 163 personnes ont rempli un questionnaire mis à leur disposition sur le stand, soit de manière autonome, soit accompagnées par la Commission. Ce questionnaire était découpé en deux parties :

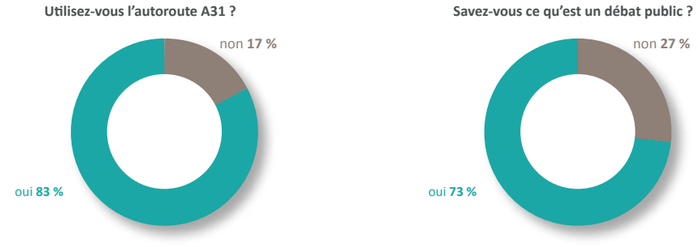
- une partie composée de huit questions à choix multiples portant sur l'utilisation de l'A31, la connaissance du projet A31 bis, la connaissance et l'intérêt pour le débat public, les sujets sur lesquels donner un avis ou poser une question et les moyens d'information proposés ;
- une partie ouverte leur permettant de donner un avis et de poser une question.

Les contributions laissées lors des débats mobiles ont ensuite été mises en ligne sur le site Internet du débat. Les personnes rencontrées ont également pu laisser leurs coordonnées afin, le cas échéant, de recevoir une réponse à leurs questions et d'être destinataires des envois d'informations sur le débat par la Commission.

Les réponses aux questions à choix multiples montrent que la très grande majorité des personnes interrogées **utilise l'autoroute A31** et **a entendu parler d'un projet** d'autoroute dans la région (près de 23 % d'entre elles citent l'A32). Une part importante des personnes ayant répondu à la question **sait ce qu'est un débat public en général**, mais pas au sens précis de la loi de 1995, et la Commission nationale du débat public et son rôle restent méconnus.

Les personnes interrogées ont estimé que le débat public devait porter sur les **objectifs** du projet et son **utilité**, sur le **tracé** et ses **variantes**, sur le **coût** des travaux et le **financement** ainsi que sur les **impacts** sur le cadre de vie et sur l'environnement.

EXTRAITS DES RÉSULTATS DU QUESTIONNAIRE DES DÉBATS MOBILES



1.2.2.5. Les cahiers d'acteurs, délibérations et motions

Tout participant a eu la possibilité de publier un **point de vue argumenté** sur le projet A31 bis. Ce point de vue pouvait prendre la forme d'un document de plusieurs pages qui devrait respecter la charte de modération du débat. Tous les points de vue sont mis en ligne dans la rubrique dédiée du site Internet après validation de la CPDP.

Certains points de vue émanant d'institutions, de collectivités, d'entreprises ou d'associations ont été retenus comme **« cahiers d'acteurs »** par la Commission afin de bénéficier de modalités de diffusion particulières. Outre leur publication sur le site Internet, les cahiers d'acteurs ont été mis en page et diffusés par la Commission lors des réunions publiques. La Commission particulière motive sa décision par la nécessité de donner accès aux citoyens à une information la plus diversifiée possible sur le projet, en complément de la documentation fournie par la maîtrise d'ouvrage.

Ces points de vue s'inscrivent uniquement dans le cadre du projet A31 bis et devraient respecter les principes du débat public dont notamment le souci de clarté, de qualité et d'accessibilité des informations. Ils rendent compte de propositions, d'avis, d'observations ou d'une opinion sur le projet soumis au débat pour l'enrichissement et le développement de ce dernier. Leur contenu relève toutefois de la totale responsabilité de leurs auteurs.

La CNDP a élaboré une maquette graphique commune à tous les cahiers d'acteurs. Le nom et le logotype de l'auteur ont été placés en première page afin d'indiquer clairement l'origine du document.

Mise à disposition des cahiers d'acteurs avant la réunion publique de Nancy le 24 juin 2015 (photo : G. Clément)

Quarante-trois cahiers d'acteurs ont été rédigés et mis en ligne. Les auteurs qui en ont fait la demande en ont également reçu quelques centaines d'exemplaires pour leur propre diffusion.

Par ailleurs, les collectivités territoriales ont parfois choisi d'exprimer leur point de vue sur le projet par le biais de délibérations ou de motions. **Soixante-douze** ont ainsi été publiées sur le site Internet.

La liste des cahiers d'acteurs est présentée en annexe en page 120.

1.2.2.6. Les questions, avis et contributions

Lors de chaque débat public, le maître d'ouvrage s'engage à apporter dans le temps du débat une réponse complète et personnalisée à chaque question qui lui est adressée par écrit.

Les questions ont été collectées de diverses manières :

- **le système de questions-réponses sur le site Internet ;**
- **le coupon-T**, mis à disposition du public *via* le dépliant du débat ;
- **le questionnaire du débat mobile ;**
- **la fiche contribution** diffusée lors des réunions publiques ;
- **les courriers, les mails, le téléphone ;**
- **les questions orales** lors des réunions publiques.

Le système de questions-réponses, les avis et les commentaires du site Internet

Tous les avis, questions et contributions respectueux de la charte modération de la CNDP, ont été classés par thèmes et retranscrits sur le site Internet du débat, interface permettant leur transmission au maître d'ouvrage. Chaque réponse apportée par la DREAL était préalablement validée par la CPDP. Garante de réponses claires, compréhensibles et complètes, la CPDP s'est mobilisée afin que les réponses soient apportées le plus rapidement possible.

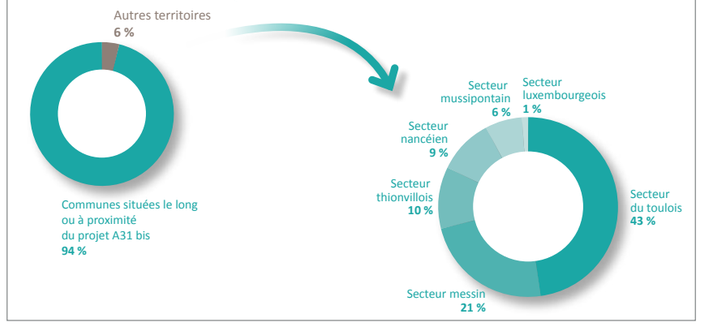
Une participante posant une question pendant la réunion publique de Toul le 2 juin 2015 (photo : G. Clément)

Le site du débat a permis au public de donner son avis et de poser des questions sur le projet ainsi que sur le débat lui-même, notamment dans le cadre d'un forum de discussion en ligne. Tous les avis ont été rendus publics et ont été pris en compte par la Commission particulière lors de la rédaction du présent compte rendu.
Pour accroître l'interactivité de ce forum, chaque avis était ouvert aux commentaires des autres internautes. Cette fonctionnalité a été largement utilisée par les contributeurs en ligne.

En tout 264 questions ont été posées et 336 avis[1] ont été déposés sur le site et ont suscité 158 commentaires.
Chaque avis et question ont été classés de façon thématique :

- Déplacements transfrontaliers
- Développement économique
- Financement
- Impact sur l'environnement humain, naturel et agricole
- Offre des réseaux de transports
- Tracé
- Le débat public
- Autres

ORIGINE GÉOGRAPHIQUE DES CONTRIBUTIONS SUR LE SITE INTERNET



Parmi ces expressions, 34 questions et avis ont porté sur le débat public en lui-même et ont reçu une réponse directe de la part de la CPDP.

Les coupons-T

Un coupon-T intégré au dépliant de présentation du débat a permis au public d'adresser à la CPDP questions et avis. Ce document donnait également la possibilité aux personnes interrogées de communiquer leurs coordonnées, afin de recevoir une réponse à leur question le cas échéant, mais aussi d'être destinataires d'informations sur le débat. **118 coupons-T** ont été adressés au bureau de la CPDP à Metz. Les avis et questions posés ont été versés au débat *via* le site Internet.

Les fiches contribution distribuées lors des réunions publiques

Les participants des réunions publiques qui ne souhaitaient pas s'exprimer oralement ont eu la possibilité de le faire par écrit grâce à une fiche contribution mise à leur disposition. L'objectif était de permettre à chacun de poser une question ou de laisser un avis lors des réunions publiques. Cet outil a permis de récolter **41 avis ou questions** lors des réunions publiques et au bureau de la CPDP à Metz tout au long du débat.

(1) *Ces chiffres comprennent également les avis et questions recueillis lors des débats mobiles,* via *les fiches contribution ou les coupons-T. Ils ont été saisis sur le site afin d'être versés au débat.*

Les avis laissés lors des débats mobiles

Les débats mobiles ont donné à la CPDP l'occasion d'échanger avec un public moins informé sur les lieux de vie des Lorrains (marchés de Toul et Nancy, gare de Thionville, centre commercial Waves à Moulins-lès-Metz) et d'enrichir le dialogue.

166 avis ou questions ont été récoltés lors des débats mobiles : 42 le mercredi 6 mai matin sur le marché de Toul, 32 le mardi 12 mai devant la gare de Thionville, 64 le vendredi 29 mai devant le marché couvert de Nancy, 28 le mercredi 17 juin au centre commercial Waves Actisud à Moulins-lès-Metz.

1.2.2.7. Le bureau de la CPDP à Metz

La Commission particulière du débat public a pris la décision de s'implanter au cœur du territoire du débat et d'installer les bureaux du secrétariat général et de la CPDP au 9 ter rue Pasteur à Metz. Outre ses fonctions de siège de la CPDP, ce lieu était ouvert à tous du lundi au vendredi de 9 heures à 18 heures. Peu fréquenté par le grand public, il a en revanche accueilli une délégation d'élus mosellans, symboliquement venus remettre les délibérations adoptées par leur conseil municipal.

Délégation d'élus mosellans devant les bureaux de la CPDP, à Metz le 6 juillet 2015

Le président de la CPDP recueillant l'avis d'une habitante de Nancy lors du débat mobile du 29 mai 2015

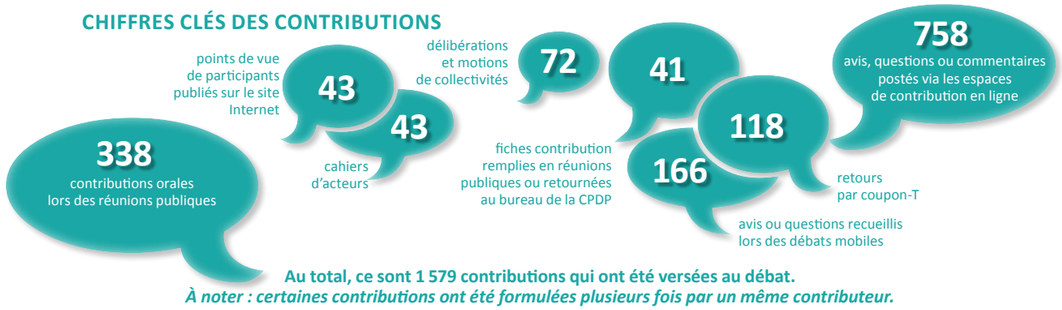
Un participant posant une question à la réunion publique de Toul le 2 juin 2015 (photo : G. Clément)

De gauche à droite : Jean-Michel STIEVENARD, Laurent PAVARD, Michel MORIN (président de la CPDP), Jean-Paul PUYFAUCHER, Christine JEAN et Christian LEYRIT (président de la CNDP)

TABLEAU RÉCAPITULATIF DU NOMBRE DE PARTICIPANTS ET DE CONTRIBUTIONS POUR CHAQUE RENCONTRE DU DÉBAT

Date	Rencontre	Nombre de participants	Nombre de contributions
Mercredi 15 avril	Réunion publique de lancement à Nancy	**210**	**40**
Jeudi 16 avril	Réunion publique de lancement à Metz	**180**	**38**
Mardi 28 avril	Réunion publique à Woippy sur le thème « développement économique »	**54**	**54**
Mercredi 6 mai	Débat mobile au marché de Toul	**environ 120**	**42**
Mardi 12 mai	Débat mobile devant la gare de Thionville	**environ 105**	**42**
Mercredi 20 mai	Réunion publique à Pont-à-Mousson sur le thème « financement »	**102**	**32**
Jeudi 21 mai	Réunion publique à Thionville sur le thème « offre des réseaux de transports et déplacements transfrontaliers »	**170**	**31**
Jeudi 28 mai	Atelier thématique à Metz sur le « financement »	**16**	**30**
Vendredi 29 mai	Débat mobile devant le marché couvert de Nancy	**environ 110**	**64**
Lundi 1er juin	Réunion publique à Yutz	**70**	**19**
Mardi 2 juin	Réunion publique à Toul sur le thème « environnement naturel, humain et agricole »	**700**	**19**
Mercredi 10 juin	Atelier débat avec les étudiants de l'Université de Lorraine	**30**	**42**
Jeudi 11 juin	Atelier thématique à Thionville sur « l'offre des réseaux de transports et déplacements transfrontaliers »	**28**	**38**
Mercredi 17 juin	Débat mobile au centre commercial Waves de Moulins-lès-Metz	**80**	**28**
Mercredi 24 juin	Réunion publique à Nancy	**183**	**24**
Jeudi 25 juin	Réunion publique à Metz	**100**	**23**
Jeudi 10 septembre	Réunion publique de restitution de l'expertise complémentaire à Nancy	**130**	**24**
Lundi 21 septembre	Réunion publique de clôture à Nancy	**210**	**19**
Mardi 22 septembre	Réunion publique de clôture à Metz	**140**	**15**

CHIFFRES CLÉS DES CONTRIBUTIONS



Au total, ce sont 1 579 contributions qui ont été versées au débat.

À noter : certaines contributions ont été formulées plusieurs fois par un même contributeur.

1.2.3. L'expertise complémentaire indépendante

La Commission particulière du débat public a décidé de transmettre à la Commission nationale du débat public (CNDP) **les demandes d'expertise complémentaire et indépendante** qui ont émergé au fil des différentes rencontres du débat public sur les aménagements entre Gye et Dieulouard et leurs impacts sur le territoire. Après avoir délibéré, celle-ci a décidé le 2 juillet 2015 de réaliser une étude complémentaire portant sur :

- la faisabilité de l'élargissement sur place à deux fois trois voies de l'A31 entre Gye et Dieulouard, en tenant compte des différents paramètres financiers, économiques, environnementaux et humains ;
- la capacité d'un tel aménagement sur place à répondre à l'objectif de désengorgement de l'A31 ;
- le trafic attendu sur l'éventuel barreau neuf Toul-Dieulouard, en tenant compte notamment de sa mise en concession, et sa capacité à répondre à l'objectif de désengorgement de l'A31 entre Gye et Dieulouard ;
- l'expertise s'est également efforcée d'apporter un éclairage sur le potentiel de report modal en transports de marchandises et particulièrement de voyageurs dans l'espace métropolitain du sud de la Meurthe-et-Moselle.

L'expertise a été confiée à trois experts indépendants (dont les CV figurent sur le site Internet du débat) : Jean-Noël CHAPULUT, Jean DETERNE et Marc PEREZ.

Au vu du temps nécessaire à la conduite d'une expertise complémentaire de qualité et à son appropriation par le public, **le débat a donc été officiellement prolongé et s'est achevé le 30 septembre 2015 au lieu du 13 juillet 2015** (voir la décision de la CNDP en annexe page 118).

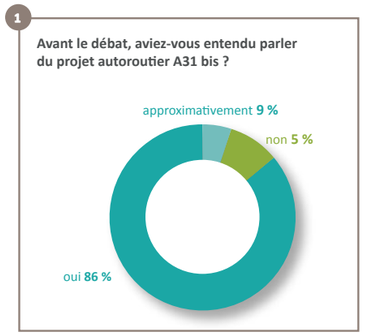
Trois réunions publiques ont été organisées en septembre par la CPDP pour présenter les résultats de l'expertise réalisée durant l'été 2015, en débattre et clore le débat public :

- une réunion publique à Nancy le 10 septembre a permis de restituer les conclusions de l'expertise complémentaire ;
- une réunion de clôture à Nancy le 21 septembre ;
- une réunion de clôture à Metz le 22 septembre.

1.2.4. L'évaluation du débat public

1.2.4.1. L'évaluation en cours de débat

1



Afin d'améliorer en permanence les débats publics, la CNDP incite les Commissions particulières à développer des outils d'évaluation des débats. Ainsi, la CPDP a réalisé une évaluation du débat au travers de la mise à disposition d'un questionnaire sur le site Internet du débat et lors des réunions publiques et ateliers. Cette évaluation repose sur le dépouillement et l'analyse des **211 questionnaires** remis.
Cela représente moins de 10 % des personnes présentes lors des rencontres du débat, les données analysées sont donc à prendre avec réserve.
À noter : plusieurs réponses pouvaient être données à certaines questions.

Portraits des participants

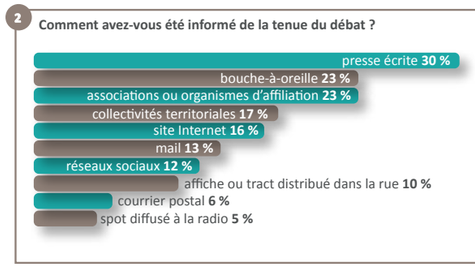
Les **hommes** sont surreprésentés (77 %) mais on peut noter une **diversité dans l'âge** des participants (47 % ont moins de 50 ans). Les répondants se qualifient en majorité (51 %) comme des **usagers de l'A31** tandis que 33 % sont des **riverains de l'A31** et 21 % estiment être des **riverains de l'A31 bis**. Enfin, un quart des personnes ayant répondu au questionnaire est membre d'une association et les élus représentent 14 % des répondants.

Connaissance du débat public

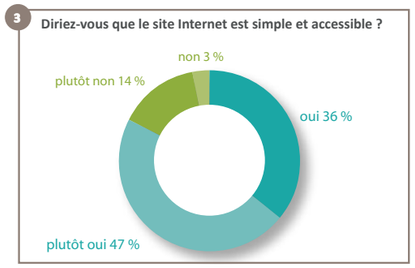
La grande majorité des personnes ayant répondu avait entendu parler du projet *(graphique 1)*. **Une petite majorité (53 %) des personnes ayant répondu n'avait jamais participé à un débat public.** Les personnes ayant déclaré avoir déjà participé à un débat public ont évoqué : les premières réunions du débat public A31 bis, le débat public sur l'A32, le débat public Cigéo, le débat public sur les nanotechnologies, le projet d'interconnexion de la gare de Vandières, le massif de La Haye, la RN431, des réunions publiques dans leurs communes sur des projets locaux ou à l'occasion des élections, et de la réforme des rythmes scolaires. On note dans cette variété de réponses une certaine confusion entre la procédure de débat public et les autres concertations réglementaires ou non.

Perception des participants

2

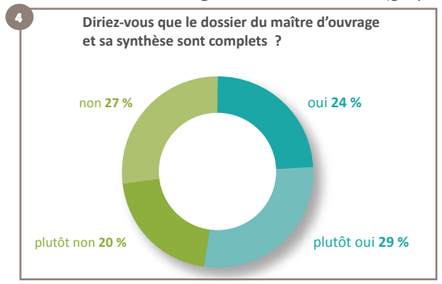


3

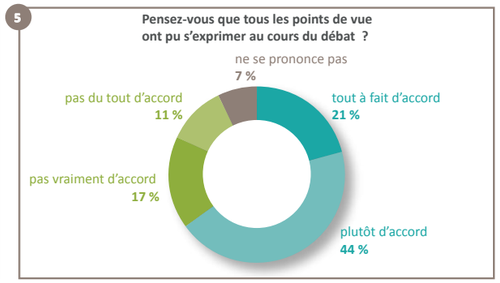


Les moyens d'information sur le débat public ont principalement été la presse écrite, le bouche-à-oreille et les associations ou organismes d'affiliation *(graphique 2)*.

4

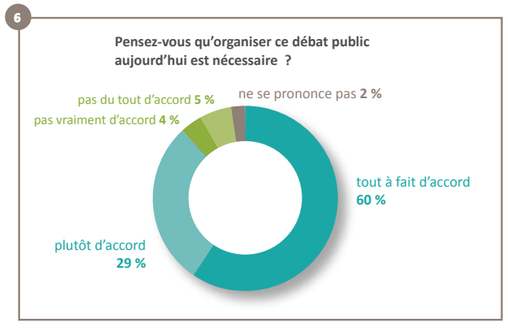


5

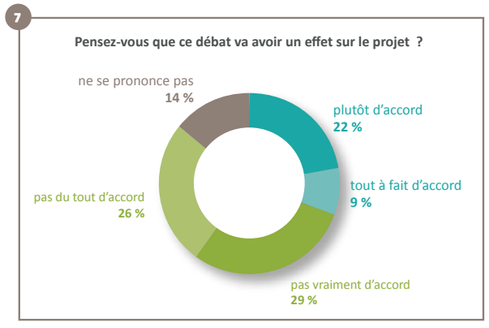


Les personnes ayant visité le **site Internet** du débat public considèrent largement qu'il est simple et accessible (83 %) *(graphique 3)* et qu'il est complet et clair sur les modalités et les objectifs du débat (67 %). En revanche, une majorité (54 %) estime qu'il n'est pas assez complet sur le projet.
Une part très importante des personnes ayant répondu a lu ou parcouru le dossier du **maître d'ouvrage ou sa synthèse.** Une majorité (80 %) estime que ces documents sont simples et accessibles. Les avis sont plus partagés quant au fait qu'ils soient complets *(graphique 4)*.

6



7



De nombreux répondants estiment n'avoir **pas obtenu de réponses à leurs interrogations** (64 %), considèrent que le **maître d'ouvrage ne s'est pas montré attentif et à l'écoute de tous les arguments** (58 %) **mais que tous les points de vue ont pu s'exprimer au cours du débat** (64 %) *(graphique 5)*.

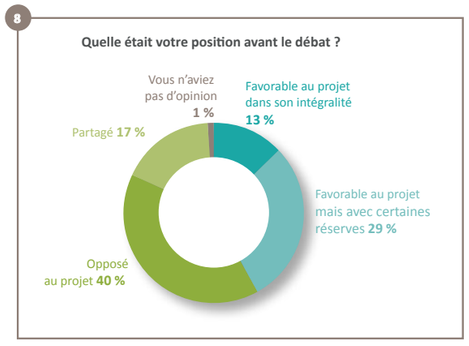
Le débat public apparaît comme un **bon moyen pour faire participer le public** à la discussion sur un projet (81 %), et comme étant **nécessaire** *(graphique 6),* mais beaucoup pensent que **le débat n'aura pas d'effet sur le projet** *(graphique 7)*.

1.2.4.2 L'évaluation à la fin du débat

À la fin du débat public, la CPDP a procédé à une nouvelle évaluation des moyens d'information et de participation mis en œuvre dans le cadre de l'amélioration des dispositifs de débat public au travers de la mise à disposition d'un questionnaire sur le site Internet du débat et lors des réunions publiques de clôture en septembre 2015. Cette évaluation repose sur le dépouillement et l'analyse des **93 questionnaires remplis**.

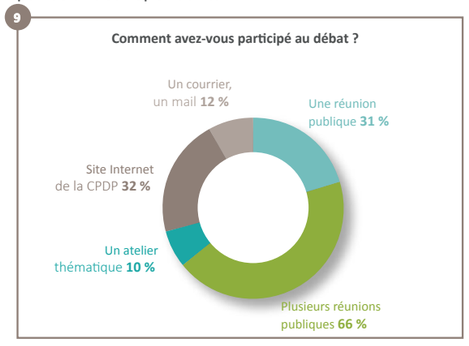
Les avis exprimés quant au **projet A31 bis** montrent que 42 % des répondants y étaient favorables avant le débat public (parmi eux seulement 13 % l'étaient totalement). Presque autant de répondants étaient opposés au projet avant le débat (40 %) et 17 % étaient partagés *(graphique 8)*.

8

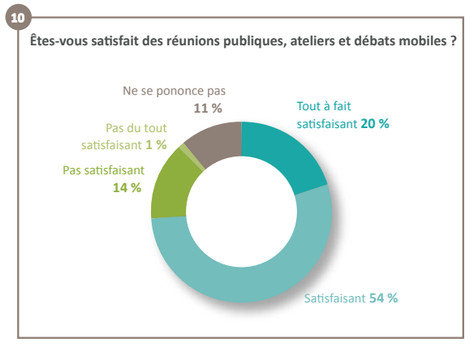


Les réunions publiques ont été le moyen principal de participation au débat public *(graphique 9)* et la majorité des répondants estime que ces réunions, de même que les autres rencontres, ont été des outils d'information et d'expression **satisfaisants** *(graphique 10)*. Le nombre et la localisation des réunions ont été jugés appropriés par 63 % des répondants.

9



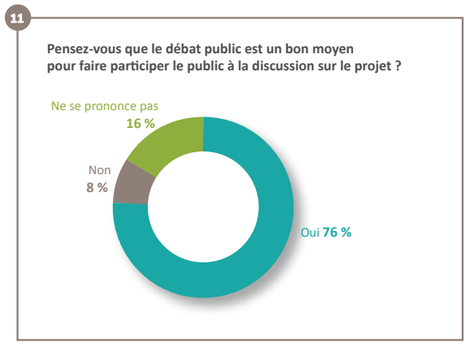
10



Les **supports d'information** (journaux du débat, panneaux d'exposition, dépliant, etc.) diffusés lors du débat public ont été jugés **satisfaisants** (65 %), de même que le **site Internet** (74 %).

La grande majorité des personnes ayant répondu considère que le débat public est un bon moyen pour faire participer le public à la discussion sur un projet *(graphique 11)*.

11



PARTIE 2

LES ENSEIGNEMENTS DU DÉBAT PUBLIC ET LE POSITIONNEMENT DES ACTEURS

2. LES ENSEIGNEMENTS DU DÉBAT PUBLIC ET LE POSITIONNEMENT DES ACTEURS

Pendant plus de cinq mois de débat public, de très nombreuses prises de position ont été exprimées, que ce soit lors des réunions publiques, ateliers ou débats mobiles, ou sur le site Internet dédié. La Commission particulière a analysé les grands enjeux du projet tels qu'ils sont apparus au vu de ces prises de position. Sont successivement analysés ci-dessous les objectifs du projet, ses caractéristiques et ses impacts, les autres offres de transport, la question du financement et du péage. Ce chapitre se clôture par six recommandations que la Commission estime devoir adresser au maître d'ouvrage à la lumière de la teneur des débats.

2.1. LES OBJECTIFS DU PROJET

« Au regard des enjeux du territoire […] le projet A31 bis a pour objectifs de réduire la congestion sur l'A31 et d'améliorer les conditions de circulation et de sécurité des usagers. Le projet vise également à accompagner le développement économique de la région Lorraine en facilitant les échanges pour les voyageurs et les marchandises » (dossier du maître d'ouvrage).

Ces 3 points ont été soumis au débat public.

2.1.1. Réduire la congestion et améliorer les conditions de circulation de l'A31

Dès le dossier de saisine déposé par la DREAL Lorraine, le diagnostic est énoncé : ***« L'A31 [est] une infrastructure essentielle, mais aujourd'hui saturée et vieillissante »***. Le dossier du maître d'ouvrage le confirme : cette infrastructure *« aux usages multiples [génère] des volumes de trafic très importants, confrontée à un trafic en forte hausse depuis 15 ans, qui dans l'avenir, à l'horizon 2030, sera un axe routier de plus en plus sollicité, qui prévoit des congestions conduisant à l'atteinte des limites d'exploitation ».*

Metz le 16 avril (photo : S. Wilhelm)

Le débat public confirme sans trop de réserves cette constatation : *« L'A31 est l'axe le plus chargé de France, il est supérieur à l'axe Lyon-Saint-Étienne »* (vice-président du CESEL, Metz le 22 septembre).

Face à cette situation, l'A31 bis vise à *« créer une infrastructure performante susceptible d'assurer une bonne fluidité du trafic de transit européen nord-sud, tout en renforçant les capacités d'échanges interurbains et en améliorant la fluidité au niveau de la traversée des principales agglomérations. Il s'agit de garantir des temps de parcours fiabilisés ».*

Lors de ses présentations du projet en réunion publique la DREAL le réaffirme *« la circulation a beaucoup progressé, sur des volumes très élevés, avec un nombre important de poids lourds, qui impliquent des conditions de circulation dégradées »*. L'expertise complémentaire déclenchée sur la partie sud du tracé confirme l'analyse : *« Si nous ne faisions rien, nous nous préparerions à une situation très difficile »* (expert, Nancy le 10 septembre).

La constatation de la congestion est admise majoritairement

La pratique de l'A31 est trop présente dans l'esprit des participants pour qu'ils nient avoir à un moment ou à un autre connu ces ***« conditions dégradées »***. Des témoignages de vécu confirment cette situation, notamment dans la partie nord du tracé entre Thionville et le Luxembourg et l'usager ressent que la situation empire.

- *« La desserte des hôpitaux n'est pas assurée et il est indispensable que cet axe soit parfaitement fluide »* (un participant, Metz le 16 avril).
- *« Entre chez moi et mon bureau au Luxembourg il y a 30 kilomètres, si je pars à 5 h 30, je mets 30 minutes, si je pars à 6 h 30 [je mets] 45 minutes et s'il y a un incident, je mets 1 heure »* (un participant, Metz le 16 avril).
- *« J'ai constaté que, depuis un an, je mets un quart d'heure de plus. En un an, mon temps de parcours est passé d'une heure à une heure et quart pour faire ce trajet. Jadis, quand je mettais un rendez-vous à 9 heures le matin, je prenais le soin de partir au moins à 7 heures pour être sûr d'être à mon rendez-vous. Aujourd'hui, cela ne m'est plus garanti du tout »* (un usager, Nancy le 15 avril).
- *« Il y a des réalités que rien ne peut contredire. Il y a de plus en plus de voitures et de plus en plus de personnes qui se déplacent. C'est le sens des choses. On peut m'expliquer que demain le pétrole sera plus cher, il n'empêche qu'aujourd'hui il y a de plus en plus de déplacements et les personnes utilisent de plus en plus de voitures, parce qu'ils en ont de plus en plus. Et ce n'est pas près de finir. Et ces flux, il faut bien les cadencer, les organiser »* (un adjoint à la circulation, Nancy le 15 avril).

Metz le 26 juin (photo : S. Wilhelm)

Pourtant quelques voix relativisent l'encombrement

Des participants ont jugé cependant que les estimations du maître d'ouvrage sont irréalistes.

- *« Les prévisions de saturation faites lors du débat sur l'A32 sont contredites aujourd'hui »* (cahier d'acteur n° 2 - fédération Mirabel Lorraine Nature Environnement).
- *« L'évolution du trafic est plus faible que prévu, les hypothèses basses du maître d'ouvrage sont considérées comme les plus probables. »* (EDEN, Entente pour la Défense de l'environnement Nancéien).
- *« Vous partez sur des hypothèses sur lesquelles je m'interroge. En particulier, est-ce que vos hypothèses tiennent compte des évolutions à attendre en matière d'économie numérique, du développement de transit et numérique, c'est-à-dire télétravail, visioconférences, échanges numériques, qui limiteront certains déplacements ? »* (un participant, Nancy le 15 avril).

Quelques voix mettent en cause de manière récurrente les études de trafic, dont l'expertise complémentaire valide pourtant qu'elles ont été faites dans les règles de l'art. Elles limiteraient volontiers la réalité de cet encombrement à la partie nord, allant vers le Luxembourg *« où il y a vraiment des problèmes »* (AGIRR-FNAUT, Metz le 22 septembre) et d'autres voix s'étonnent même de sa grande fluidité.

- *« Pourquoi l'A31 a-t-elle autant de succès ? C'est justement parce que c'est l'axe le plus fluide. Quand nous sommes dans les villes nous bouchonnons, dès que nous sommes sur l'autoroute, il y a peut-être beaucoup de monde, nous n'allons peut-être pas à la vitesse maximale, mais au moins nous roulons »* (président d'AGIRR-FNAUT, Metz le 25 juin).

D'autres voix, au contraire, pensent qu'il faut miser sur une augmentation à venir de la circulation automobile.

- *« Au fur et à mesure que l'économie va retrouver des couleurs, en sortie de crise, on retrouvera aussi du trafic »* (président de la CCIR Lorraine).

Des solutions techniques pour régler ces problèmes de saturation sont proposées, mais elles ne sont pas simples à mettre en œuvre.

- *« Créer une station-service en zone franche à proximité d'Aubange pour inciter les poids lourds à passer par là ».*
- *« C'est surtout au niveau des grands échangeurs autoroutiers que naissent les ralentissements ».*

Dans le débat, on tente d'analyser les causes de cette saturation et de les hiérarchiser : *« Les enjeux extraterritoriaux impactent le confort de circulation inter-régionale »* (Conseil de développement durable du Grand Nancy, audition le 13 avril 2015).

Les conséquences de cette situation dégradée sont importantes

La DREAL **chiffre le temps perdu** de l'ordre de 450 millions d'euros par an, c'est *« un temps de parcours qui pèse sur l'économie »*.

- *« Une camionnette avec deux personnes bloquée une heure par jour coûte 125 €, soit 2 emplois par an »* (cahier d'acteur n° 16 - IPEA Lorraine).

Les retards pèsent sur les hommes, ce *« qui se traduit par une diminution importante du bien-être, de l'impossibilité de gérer son temps, du sentiment d'insécurité des usagers… et bien entendu des taux de pollution qui augmentent avec la congestion du trafic »* (cahier d'acteur n° 22 - SPRIR Lorraine).

L'infrastructure nouvelle vise à avoir un **temps de parcours fiabilisé**, c'est-à-dire constant. Pour le maître d'ouvrage, *« l'objectif n'est pas de permettre d'aller beaucoup plus vite, mais d'aller dans un temps fiable »* (directeur adjoint de la DREAL Lorrain, Metz le 16 avril).

S'agit-il d'une solution adaptée ? Pas pour tous les participants.

- *« Le recours massif au tout-auto pour l'accès aux sites universitaires, répartis sur tout le territoire lorrain se traduit*

Présentation de l'expertise complémentaire Nancy le 10 septembre (photo : G. Clément)

par un engorgement du stationnement, des difficultés de circulation, etc. » (cahier d'acteur n° 23 - Université de Lorraine).

- *« L'A31 a été un appel d'air en matière de trafic routier, comment se garantir que l'A31 bis n'en sera pas un nouveau ? »* (Conseil de développement durable du Grand Nancy, audition le 13 avril).
- *« L'amélioration de la fluidité d'une voie routière permet d'aller habiter un peu plus loin et de venir travailler à Nancy » (*expert, Nancy le 10 septembre).

Au final, *« il n'y aura pas de gain de fiabilité des temps de parcours »* s'autorise à conclure AGIRR-FNAUT sans le démontrer (cahier d'acteur n° 7).

Woippy le 28 avril (photo : S. Wilhelm)

Aux yeux de certains, **seuls des *« morceaux du projet »* répondent à cet objectif :** *« l'augmentation de la capacité […] au nord de Thionville saturée par les migrations alternantes »* (cahier d'acteur n° 25 - CGT Lorraine).

Globalement, il s'agit d'un *« point partagé »* sur le diagnostic comme le conclut provisoirement la directrice de la DREAL (Metz, le 25 juin). Le débat public admet cette nécessité. Certains interlocuteurs en déduisent un devoir d'action.

- *« Il y a urgence à agir car on se dirige vers la congestion de cet axe routier et sa dégradation »* (maire de Metz, le 16 avril).

2.1.2 Améliorer la sécurité des usagers et des agents

Si la DREAL rappelle sans cesse **l'objectif de sécurité pour les agents**, (*« en période d'entretien ou d'incidents »*) que ce soit les agents d'exploitation, les forces de l'ordre ou les dépanneurs, celui-ci est plus rarement évoqué dans les débats, à l'exception du cahier d'acteur de la CFTC Lorraine qui constate *« la forte insécurité des services de dépannage et de secours »* (cahier d'acteur n° 15 - CFTC Lorraine).

En ce qui concerne la **sécurité des usagers**, le diagnostic est unanimement partagé.

Le bilan de l'accidentologie montre pourtant que, sur les dix dernières années, le nombre d'accidents sur l'A31 a diminué jusqu'en 2008, pour se stabiliser et se rapprocher de la moyenne nationale. Mais au-delà de la statistique plutôt rassurante, le sentiment d'insécurité persiste, tenant essentiellement à l'inconfort dû à la **cohabitation des voitures avec les poids lourds**.

- *« Dépassements des poids lourds (anxiogènes) rendus plus aisés par la création d'une troisième voie, diminution de la cohabitation entre les trafics locaux et de transit souvent à l'origine des accidents »* (dossier du maître d'ouvrage).

Pendant le débat public, la DREAL rappelle que « les accidents sur l'A31 sont plus graves que sur l'ensemble des autoroutes françaises avec six accidents qualifiés de graves contre quatre sur l'ensemble des autoroutes ».

Partisans et adversaires du projet s'accordent donc sur la dangerosité de l'A31

Au cours du débat la **dangerosité de l'A31** a été régulièrement soulignée.

- *« Tout le monde a pu mesurer l'état de la voirie et les dangers du trafic sur cet axe majeur »* (maire de Metz, le 16 avril).
- *« L'autoroute est saturée, c'est accidentogène »* (députée de la troisième circonscription de Moselle, Metz le 16 avril).
- *« Aujourd'hui la sécurité de cette autoroute est prioritaire parce qu'elle n'est pas au rendez-vous »* (maire de Nancy, 21 septembre).
- *« C'est un projet que les Mosellans, les Lorrains, les habitants, les transfrontaliers tels qu'on les nomme, vivent au quotidien : l'effroi, l'horreur, la difficulté et quelques fois le malheur »* (président du Conseil départemental de la Moselle).

Les utilisateurs disent avec leurs mots comment ils vivent cette **situation anxiogène**.

- *« J'ai peur de l'autoroute donc j'évite de la prendre »* (débats mobiles).
- *« Quand des gens viennent […] fréquemment ils se disent je vais mourir »* (Metz 16 avril).

Certains interlocuteurs cherchent des **causes techniques**.

- *« Beaucoup de voies d'accélération et de décélération sont trop courtes (en particulier les échangeurs thionvillois et surtout sur les aires de repos). Ce sont ces détails qui créent le sentiment d'autoroute sous-dimensionnée et dangereuse »* (site Internet).

Les objectifs du projet – Pont-à-Mousson le 20 mai (photo : G. Clément)

Certains pensent que l'on pourrait se contenter de mesures ponctuelles, par exemple en « sécurisant les échangeurs de Nancy » (cahier d'acteur n° 17 - Entente pour la défense de l'environnement nancéien).

Conséquence de la « dégradation des conditions de circulation » ? Sans doute, mais l'amélioration de celle-ci va-t-elle augmenter automatiquement la sécurité ? Globalement on le pense, même si quelques voix font valoir que **si la congestion diminue, la vitesse sera augmentée et donc les risques d'accidents également**. Toutefois le paradoxe est affirmé sans être démontré.

- *« Plus le trafic est élevé, plus l'accidentologie est importante »* (cahier d'acteur n° 7 - AGIRR-FNAUT).
- *« Plus de trafic, c'est plus d'accident »* (cahier d'acteur n° 2 - fédération Mirabel Lorraine Nature Environnement).

L'autoroute et **la vitesse** relativement élevée qui est autorisée donne-t-elle le plus faible risque ?

- *« Les autoroutes à 2x3 voies sont évidemment plus accidentogènes que celles à 2x2 voies »* (cahier d'acteur n° 2 - fédération Mirabel Lorraine Nature Environnement).

Un débat sans preuves, porté par les adversaires du projet, comme ceux de l'Université de Lorraine qui restent sceptiques et qui craignent que *« les fondamentaux qui font de l'A31 un axe accidentogène soient pérennisés »* (cahier d'acteur n° 23 - Université de Lorraine).

La DREAL affirme le contraire, et emporte globalement la conviction. Le débat est d'ailleurs clos par le préfet, au moment d'introduire les travaux.

- *« L'A31 dégradée pose des problèmes de sécurité et plus encore quand on se projette, c'est le devoir de l'État, etc. »* (Préfet Meddah, Metz le 16 avril).

2.1.3 Accompagner le développement économique et les échanges

Pour le maître d'ouvrage, supprimer la congestion vise à **fluidifier le transport** des hommes et des marchandises et ainsi **réduire le coût économique et social** très important en réduisant et en fiabilisant les temps de parcours : *« Pour les déplacements domicile-travail (…) une influence favorable sur l'accessibilité aux zones d'emploi »* (dossier du maître d'ouvrage).

Atelier-débat avec les étudiants - Université de Lorraine le 10 juin

Les relations transfrontalières apparaissent comme un facteur aggravant la congestion de l'autoroute, et des voix, peu nombreuses, réaffirment la **nécessité de changer de logiciel et de réorganiser l'économie**. Selon le maître d'ouvrage, le Sillon lorrain pourra bénéficier grâce à l'A31 bis d'une meilleure **capacité d'échange avec le Luxembourg** dont on rappelle par ailleurs qu'il projette un besoin accru de travailleurs transfrontaliers français à l'horizon 2030 (dossier du maître d'ouvrage).

L'A31 étant la colonne vertébrale du Sillon lorrain, sa congestion entraîne un ralentissement de **l'activité économique** : l'éradiquer reviendrait à supprimer cet obstacle. L'A31 bis permettrait de reprendre la marche en avant du développement économique *« dont la Lorraine a bien besoin ».*

La complémentarité multimodale qui favorisera la ré-industrialisation, les zones d'activités existantes et en projet qui seront rendues plus accessibles, un accès aux équipements économiques régionaux qui sera amélioré, ces bénéfices participeront à la reconquête de la compétitivité et de l'image du territoire (dossier du maître d'ouvrage).

Le débat est vif et récurrent, puisque le sujet économique est abordé d'une manière ou d'une autre à chaque réunion publique. Il a fait l'objet de 85 contributions. Une séance particulière du débat public lui a été consacrée à Woippy le 28 avril, introduit par les exposés de deux experts, Monsieur Roger Cayzelle, président du CESEL et Monsieur Simon Leray, expert de la DREAL.

Le débat entre les participants est souvent contradictoire : position contre position

Sur chaque item, les partisans qui sont le plus souvent issus des milieux économiques ou professionnels ou sont des responsables politiques, doivent affronter les opposants au tout-autoroute, qu'ils le soient pour des raisons de principe (en se référant au réchauffement climatique et à la COP 21), ou pour des raisons d'opportunité (opposants au barreau de Florange ou plus massivement au barreau Toul-Dieulouard).

Il y aurait d'ailleurs un risque à ne rien faire

Pour certains, l'infrastructure est essentielle pour le Sillon lorrain.

Les besoins en déplacement dans le Sillon lorrain, Pont-à-Mousson le 20 mai (photo : G. Clément)

- *« À l'approche d'une nouvelle et grande région, il paraît très clair que le Sillon lorrain sera dévalorisé par rapport au Sillon rhénan ; et de ce fait, l'axe européen que devrait être la Lorraine se délitera au fil du temps si rien n'est fait dans la prochaine décade. L'avenir économique, voire écologique, passe par les infrastructures de déplacement. Dans l'intérêt de tous, OUI le projet doit aboutir, et VITE… »* (avis n° 329 du site Internet).
- *« Nous pouvons témoigner de son importance et de son utilité au cœur du Sillon lorrain. L'augmentation du trafic depuis quinze ans maintenant a dégradé les conditions de circulation. Aujourd'hui, évoquer l'A31 revient souvent à faire la liste de ses travers, accidents, ralentissements, bouchons, mauvais état, une réalité qui ne met pas en cause son rôle structurant et économique, mais qui accentue l'urgence d'agir. D'où la nécessité de définir des objectifs de sécurité routière et de fluidité du trafic, d'identifier les enjeux économiques et de prendre la juste mesure des contraintes environnementales »* (maire de Yutz, Yutz le 1er juin).
- *« Si la thrombose de l'autoroute A31 se poursuit et s'amplifie, le trafic ne passera plus par la Lorraine […] et nous aurons manqué quelque chose ».*

Face à ce discours dominant, on saisit quelques arguments qui veulent **relativiser l'importance des infrastructures**.

- *« Le facteur clé de la croissance, c'est la démographie. Le bitume ne participera à la croissance que si la démographie augmente. Plus la population augmente, plus l'activité et le PIB d'une région progressent »* (site Internet).

C'est une absurdité pour certains car *« qui peut croire dans cette salle à des retombées économiques dès lors que le barreau serait essentiellement dédié à des camions qui font le plein au Luxembourg d'un côté et en Espagne de l'autre ? »* (président de l'association des habitants de Rosières, Nancy le 21 septembre).

Argument à l'appui d'un refus du projet dans le secteur de Toul-Dieulouard ? Certaines voix ont regretté **l'absence d'échangeur** qui implique l'absence de retombées économiques du projet de tracé neuf.

À Florange, on estime de la même manière que le projet est *« totalement stérile économiquement puisqu'il s'agit d'une goulotte florangeoise étanche de Fameck à Terville »* (cahier d'acteur n° 13 - ville de Florange).

En revanche, la perspective du chantier de l'A31 bis intéresse au plus haut point les milieux professionnels

- *« 1 M d'euros sur un chantier = 10 emplois directs et indirects par an. 7 emplois sur le chantier, 3 emplois chez les fournisseurs des travaux publics »* (cahier d'acteur n° 1 - FRTP Lorraine).
- *« Investir dans les infrastructures, c'est certes initier une relance classique par la demande, mais c'est surtout améliorer l'offre et créer les conditions pour une croissance durable »* (cahier d'acteur n° 1 - FRTP Lorraine).

Les opposants admettent d'ailleurs qu'*« en un moment de très fort chômage et de croissance économique faible, avec un investissement des entreprises au point mort (…) la tentation est grande »* (cahier d'acteur n° 29 - ATPCV) mais ils veulent relativiser l'enjeu : *« On dit que la construction c'est bon pour l'emploi. Mon expérience d'ex-saisonnier des travaux publics m'a appris une chose : sur un chantier, mis à part les chefs d'équipe et quelques contremaîtres, tout le monde est intérimaire […]. Bref, le secteur représente de l'emploi certes massif, mais ne luttant pas efficacement contre le chômage. Attention donc avant de voir en l'A31 bis une solution au chômage massif dont souffre la Région ».*

Pour les acteurs économiques, le projet apparaît strictement vertueux

Un impressionnant tableau *« Aujourd'hui/Demain »* démontre que l'on a tout à gagner à réaliser le projet : *« avec des réseaux dégradés ce sont des heures perdues dans les embouteillages, et des euros en termes de carburant… avec des chaussées dégradées les véhicules se détériorent plus vite (suspensions, amortisseurs) »* (cahier d'acteur n° 1 - FRTP Lorraine).

- *« Les entreprises lorraines travaillent aujourd'hui dans le stress ; retards, problèmes de livraison, accidents ».*

La nouvelle infrastructure supprimerait d'un coup ces effets négatifs

D'autres voix pensent que **l'on pourrait préférer une autre conception**, un *« aménagement du territoire plus équilibré et moins consommateur de déplacements (…) relocaliser les entreprises de production, remettre en cause le système de l'approvisionnement en flux tendu…* (cahier d'acteur n° 29 - ATPCV). *« Mais est-ce qu'il n'y aurait pas en dehors de relocaliser l'économie, relocaliser l'agriculture, relocaliser des tas de choses, est-ce qu'il n'y aurait pas aussi des mesures à prendre pour dissuader tous ces camions qui passent chez nous, qui ne font que passer et qui n'apportent rien à notre économie, mais qui par contre apportent de façon très négative à la santé des Lorrains »* (vice-présidente de la région Lorraine).

Quoi qu'il en soit, la réalisation de l'A31 bis est jugée indispensable pour accompagner le développement économique.

- *« Nous avons la chance d'être un département de transit. Ne passons pas à côté de toutes ces situations qui pourraient être bénéfiques pour notre département. Parce que lorsque la circulation est facilitée, lorsque les personnes peuvent voyager, lorsque les marchandises peuvent être livrées, c'est là que l'économie a une importance énorme »* (chef d'entreprise, Woippy le 28 avril).
- *« Il est évident que cette artère est vitale pour le développement économique de toute notre région. Nous avons le grand avantage d'être au cœur de l'Europe. Il ne faudrait pas qu'à terme cet avantage se transforme en un inconvénient très pénalisant pour le développement économique de notre région »* (Medef Lorraine).
- *« Une infrastructure ne crée pas à elle seule l'économie d'un territoire, mais l'accompagne et le renforce »* (cahier d'acteur n° 19 - CESEL).

Woippy le 28 avril (photo : S. Wilhelm)

- *« C'est l'A31 dans sa configuration actuelle – gratuite, accessible depuis les villes et par ses nombreux échangeurs – qui a fait l'économie de la Lorraine jusqu'à présent, preuve de son bon fonctionnement. Il suffit de comparer le bouillonnement économique respectif des abords de l'A31 à ceux de l'A4 (payante, celle-ci) pour s'en rendre compte ».*
- *« On ne fera pas venir les acteurs économiques si on n'a pas les infrastructures nécessaires à leur développement »* (maire de Dieulouard, Nancy le 24 juin).

Le Conseil de développement du Grand Nancy pense toutefois que cela vaut la peine de creuser davantage et réclame des **études complémentaires** sur ce point (audition le 13 avril).

Si, aujourd'hui l'A31 coûte à l'économie lorraine, elle pénalise surtout son développement.

- *« Comment va-t-on faire lorsque des entreprises voudront s'installer sur l'ancienne base aérienne 128, c'est proche de l'autoroute, mais je ne vais pas m'y installer parce que le trafic va bouchonner tout le temps »* (président de Metz-Métropole, Metz le 16 avril).

On le répète à plusieurs reprises dans le débat : **l'accessibilité des zones d'activité et des sites logistiques** concentrés sur l'axe nord-sud conditionne fortement le développement économique de la Lorraine et constitue l'un des premiers, sinon le premier, facteurs du renforcement indispensable de son attractivité (cahier d'acteur n° 24 - CCIR Lorraine).

Un sondage fort opportun de mars 2013 est appelé en renfort : 51 % des Français déclarent savoir que pour développer la compétitivité au niveau européen, il faut des infrastructures de transport et de télécommunications (cahier d'acteur n° 1 - FRTP Lorraine).

Le président de la Fédération régionale des travaux publics plaide en ce sens : *« juste un témoignage. Il y a environ 25 ans se créait le long de l'A4 Auchan. Lorsque nous voyons aujourd'hui la zone commerciale et industrielle, c'est une bonne image de la démonstration sur l'intérêt d'une infrastructure pour du développement économique […] Lorsque cela s'est mis en place il y a 25 ans, c'était des champs. C'est bien la preuve de la réalité sur le terrain des propos qui ont été présentés tout à l'heure »* (Woippy le 28 avril).

Extrait du cahier d'acteur n° 16 - Fédération Française du Bâtiment Lorraine

L'objection est immédiate : **rendre urbanisable et accessible de nouvelles zones n'est-ce pas permettre l'étalement urbain ?** Le débat est ouvert. Le conseil de développement durable de Metz-métropole admet l'existence d'un **paradoxe**. Si l'accessibilité est un atout pour le développement d'espaces économiques, elle peut avoir un effet pervers en favorisant l'étalement urbain dans des zones rurales plus éloignées, devenues attractives et plus accessibles (cahier d'acteur n° 10 - Conseil de développement durable de Metz Métropole).

Le tourisme

Cet élément essentiel de l'économie résidentielle, à laquelle beaucoup d'acteurs se réfèrent, peut-il y gagner à **faciliter le transit estival des touristes de l'Europe du nord vers l'Europe du sud ?** Faciliter, est-ce permettre de traverser plus vite et d'être un simple *« observateur d'un trafic de véhicules dense subi »* (cahier d'acteur n° 9 - Sillon lorrain) ou au contraire, en rendant plus confortable la traversée, est-ce permettre de valoriser les richesses touristiques à valoriser et à exploiter ?

- *« J'ai envie que les personnes viennent, s'arrêtent, en Lorraine, à Nancy, mais aussi dans le Toulois, j'aimerais que nous chantions cette chanson "en passant par la Lorraine" mais j'aimerais qu'on s'y arrête »* (riveraine, Nancy 22 septembre).

Sur ce paradoxe, sur les avis sont partagés.

- *« Que va-t-il se passer si les cars ne passent plus à proximité des villes ? »* (cahier d'acteur n° 10 - Conseil de développement durable de Metz Métropole).

Dans le secteur de Toul-Dieulouard, on signale que le projet va à l'encontre des enjeux de développement touristique définis dans la charte du Parc Naturel Régional de Lorraine.

Nancy le 21 septembre (photo : G. Clément)

Une source de richesse pour qui ?

Si l'on admet majoritairement que l'A31 bis sera un élément de la richesse économique, on s'interroge sur sa nature : **locale, nationale ou mondiale** (c'est-à-dire européenne) ?

Le débat public s'empare de l'interrogation, parfois par une réflexion géopolitique *« pour la crédibilité de la France en Europe à l'heure où la région ALCA désire conserver une des trois capitales de l'union européenne »* (cahier d'acteur n° 3 - du Conseil de développement durable du Grand Nancy) ou géoéconomique *« la Belgique et le Luxembourg captent en amont de la Lorraine une valeur économique importante en provenance des métropoles les plus dynamiques de l'Europe du nord, en comptant principalement sur les capacités d'absorption des flux de l'A31 en Lorraine »* (cahier d'acteur n° 3 - du Conseil de développement durable du Grand Nancy).

Mais il s'agit le plus souvent de **dénoncer les poids lourds venus d'ailleurs**, conduit par des chauffeurs venus eux aussi d'ailleurs, effectuant leur ravitaillement au Luxembourg en carburant, en cigarettes et même en sandwiches, ne laissant de fait au passage de la Lorraine que leurs déchets, leurs nuisances et la dégradation de la route.

- *« Il est tout de même dommageable qu'un territoire comme le nôtre subisse un trafic international qui n'apporte absolument rien ou très peu au territoire »* (maire de Toul, Nancy le 10 septembre).
- *« On va dépenser un milliard à un milliard quatre cents millions pour voir passer des camions, est-ce bien cela que vous nous proposez ? On veut de l'emploi. On veut que les gens travaillent. On a perdu la sidérurgie. On a perdu les mines. On a perdu Kleber à Toul. Actuellement, vous avez des maires qui se battent pour avoir notamment des touristes. Demain, vous voulez casser cela, mais où va-t-on ? On se tape la tête contre les murs. Arrêtez ! Pensez un petit peu à nos enfants »* (habitant de Villey-Saint-Étienne).

Mais les professionnels du transport et de la logistique font valoir que l'accès à un potentiel de 70 millions de consommateurs dans un rayonnement de 300 kilomètres est attractif et que l'importance du trafic de transit devrait permettre de développer les services logistiques (cahier d'acteur n° 12 - GIATEL).

- *« L'enjeu est de nous repositionner sur la charnière de cette grande région »* (président de Metz Métropole, Metz le 16 avril).

2.2. LES CARACTÉRISTIQUES ET IMPACTS DU PROJET

Le projet présenté par le maître d'ouvrage a suscité de **très nombreuses prises de position et réactions**. Favorables dans les zones concernées par l'engorgement de l'autoroute actuelle, et où le projet se limite à des élargissements sur place de l'infrastructure existante, elles sont en revanche très défavorables dans les zones concernées par la création de tracés neufs : le Toulois avec le barreau Toul-Dieulouard et Florange avec le projet de contournement par le sud de Thionville.

S'agissant des caractéristiques du projet, les avis exprimés diffèrent fortement selon les tronçons. Plutôt axés sur le mauvais état et l'engorgement de l'infrastructure, les difficultés et la dangerosité de l'ouvrage actuel, sur les tronçons devant faire l'objet d'un élargissement sur place, ils se focalisent davantage sur les impacts environnementaux là où le projet prévoit la création de tracés nouveaux (Toul, Florange) ou le changement de vocation de l'infrastructure (RN431, contournement sud-est de Metz).

Les **impacts principaux du projet** tels que ressentis par les riverains actuels ou futurs de l'ouvrage sont le bruit, la qualité de l'air et la dégradation du cadre de vie. Les impacts potentiels sur la qualité des eaux et sur les biotopes ont été également soulevés.

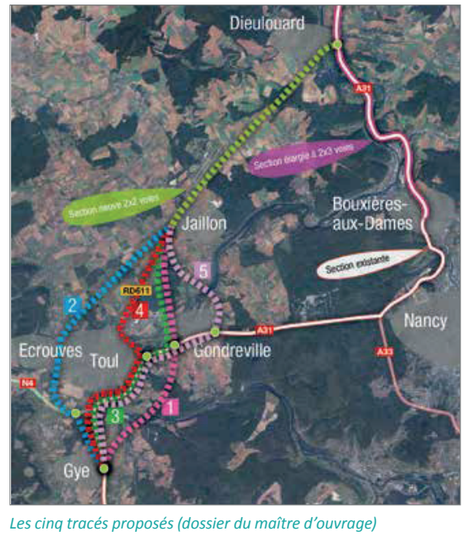
2.2.1. Les caractéristiques générales

2.2.1.1. La liaison Gye-Dieulouard

Le tronçon Gye-Dieulouard constitue l'extrémité sud du projet A31 bis. Il s'agit d'un des deux tracés neufs du projet. Sa fonction est de relier l'A31 au niveau de Toul à Dieulouard, établissant de ce fait un tracé direct évitant Nancy. Ne desservant pas de zone urbanisée et prévu sans échangeur, la fonction essentielle de ce tronçon est de capter le trafic de transit nord/sud, en particulier celui des poids lourds, et de soulager les conditions de circulation autour de Nancy.

Raccordé à l'A31 au niveau du péage de Gye, il contourne Toul selon cinq tracés possibles avant de suivre à partir de Jaillon le tracé de la D611, qu'il double, franchir la Moselle et se raccorder à l'A31 en rive droite. La description de ces cinq variantes figure en page 74 du dossier du maître d'ouvrage. En voici résumées les caractéristiques principales.

- Tracé 1 : tracé neuf à l'est de Toul. Depuis le péage de Gye un nouveau tracé à 2x2 voies contourne l'agglomération en franchissant la Moselle au droit de l'échangeur 15. Ce tracé présente l'inconvénient de cloisonner fortement l'espace à l'est de Toul et d'enserrer les communes concernées (notamment Chaudeney-sur-Moselle) entre deux autoroutes.
- Tracé 2 : tracé neuf en 2x2 voies à l'ouest de Toul. Ce tracé traverse des zones de grande richesse naturelle et le secteur de production des vins de Toul.



Les cinq tracés proposés (dossier du maître d'ouvrage)

- Tracé 3 : il réutilise, comme les deux tracés suivants, le tracé actuel de l'A31, élargi à 2x3 voies, jusqu'à Gondreville où un tracé neuf rejoint le tracé commun à Jaillon.
- Tracé 4 : ce tracé quitte celui de l'A31 au niveau de la D904 (« la queue de chat »), qu'il suit jusqu'à la Croix de Metz puis emprunte la D911 jusqu'à Jaillon où débute le tracé neuf. Les tracés sur les D904 et D911 sont mis à 2x2 voies. Cette variante passe au cœur d'une zone fortement urbanisée et crée par conséquent de forts impacts.
- Tracé 5 : il suit l'A31 jusqu'à l'échangeur 16 de Gondreville, puis emprunte la D991A (élargie à 2x2 voies) puis rejoint la D611 au niveau de Jaillon. Ce tracé nécessite des aménagements complémentaires pour rétablir la desserte des territoires traversés.

Selon les hypothèses de tracé, l'estimation des prélèvements fonciers nécessités par ce tronçon va de 100 à 120 hectares. D'une longueur de 33 kilomètres ce tronçon est prévu à péage dans toutes les hypothèses de financement étudiées par le maître d'ouvrage. Bien que l'étude du projet ait été faite globalement, selon le maître d'ouvrage, une estimation du coût de ce tronçon a été fournie au cours du débat : elle est de 500 millions d'euros.

La partie du projet proposant **le tracé neuf le plus important**, traversant des zones rurales et naturelles de valeur (et notamment le parc Naturel Régional de Lorraine sur environ 11 kilomètres), a soulevé de très vives oppositions lors du débat, qui se sont traduites par **une forte mobilisation des opposants** lors des réunions publiques tenues à Toul et à Nancy. 43 % des contributions sur le site Internet proviennent de ce secteur et la réunion organisée le 2 juin à Toul est celle qui a le plus mobilisé le public, avec une assistance de 700 personnes. D'autre part, toutes les réunions organisées à Nancy ont vu la présence d'une importante délégation d'élus et de citoyens du Toulois, qui se sont abondamment exprimés sur cette partie du projet A31 bis. L'ensemble des conseils municipaux du secteur concerné par le barreau et ses cinq variantes a délibéré contre le barreau.

Toul le 2 juin (photo G. Clément)

La Commission particulière note à cet égard que les réactions du public auraient certainement été moins vives si la DREAL n'avait pas présenté les variantes 1 et 2, dont elle a indiqué qu'elles n'avaient pas sa préférence, qui entraînent les conséquences les plus lourdes sur l'environnement naturel et humain.

De très nombreuses interventions, lors des réunions publiques et sur le site Internet du débat, portent tant sur les **conséquences négatives de ce barreau dans les domaines de l'environnement, du cadre de vie, de l'activité économique (notamment touristique), que sur l'inadéquation de cette solution au problème posé**. On ne comprend généralement pas la pertinence de ce barreau alors que les cartes constatent *« que le trafic est fluide et restera fluide pendant de nombreuses années »*.

De façon contradictoire, certains participants ont regretté que **la conception du barreau ne prévoie pas d'échangeur qui aurait permis la desserte locale**. Des voix se sont élevées pour demander un aménagement sur place de la RD611 en lieu et place du barreau autoroutier.

- *« Et pourquoi ne pas réutiliser la départementale 611, ce qui permettrait d'utiliser un peu moins de foncier, puisque vous avez estimé un chiffre très minimaliste avec 120 hectares ? »* (maire de Dieulouard, Nancy le 15 avril).
- *« Il faut tout de même m'expliquer à moi qui habite près de la route de Dieulouard ce que ce barreau m'apportera en termes d'emploi. C'est un barreau sur lequel il n'y aura aucune sortie »* (un participant, Nancy le 15 avril).

Beaucoup d'interventions ont mis en avant la **dégradation des conditions de vie des habitants** qui ont choisi de vivre à la campagne en s'installant dans les villages concernés par le projet de tracé, souvent dans des lotissements très récents, comme à Jaillon. Les nombreuses critiques formulées s'appuient sur les impacts de ce tronçon sur l'environnement et le cadre de vie, ses conséquences économiques, ou remettent en cause sa pertinence compte tenu de l'effet dissuasif du péage.

Une expertise complémentaire

Une expertise complémentaire a été demandée sur ces points par plusieurs parties prenantes : le député de la cinquième circonscription de Meurthe-et-Moselle, le président de la communauté de communes du Chardon Lorrain, trois citoyens et les élus du Toulois au travers d'un cahier d'acteur (n° 11). Saisie de ces demandes, la Commission nationale du débat public a décidé dans sa séance du 2 juillet 2015 de confier à trois experts indépendants (Messieurs Jean Deterne, Jean-Noël Chapulut et Marc Perez) une expertise sur les possibilités d'élargissement sur place de l'A31 entre Gye et Dieulouard, la capacité d'un tel aménagement à résoudre l'engorgement de l'autoroute actuelle et le trafic attendu sur un éventuel barreau neuf à péage Gye-Dieulouard.

Les conclusions de l'expertise complémentaire - Nancy le 10 septembre (photo G. Clément)

Réalisée durant l'été, elle a conclu à **l'impossibilité pratique d'un élargissement de l'A31 au droit de Nancy/Maxéville**, en raison de son coût supérieur au barreau (600 millions d'euros) et des perturbations très importantes que créeraient les travaux d'élargissement pendant la durée des travaux.

Les experts ont en revanche contesté le phasage des travaux : l'équilibre de la concession n'étant établi que pour un trafic de 20 000 véhicules/jour (contre 15 000 indiqués au dossier pour le début de la concession), **les experts proposent une série d'aménagements modestes** sur l'A31 au droit de Nancy qui permettraient de tenir jusqu'à 2030. Ces aménagements consisteraient en une réduction de la vitesse à 70 km/h, une augmentation du nombre de voies sans élargissement de la plate-forme au droit de Maxéville (avec, de ce fait, un gabarit réduit) et une gestion dynamique du trafic. Ces travaux seraient accompagnés de la réalisation d'un tracé à 2 voies seulement entre Gondreville et Dieulouard, qui aurait vocation à être porté à 2x2 voies selon l'accroissement constaté du trafic. Ils concluent en effet que *« à terme, la réalisation du barreau proposé reste la meilleure solution d'envergure réalisable »*.

Les experts ont par ailleurs mis en cause l'analyse avantages/inconvénients faite par le maître d'ouvrage des variantes de tracé au droit de Toul. Ils considèrent notamment que les avantages fonctionnels des variantes les

plus à l'est sont sous-estimés (possibilité notamment de déviation vers Nancy en cas d'incident sur l'A31), que les inconvénients de la variante 4 sont surestimés, que ceux de la variante 3 (qualifiés de rédhibitoires) sont au contraire sous-estimés. Ils considèrent enfin que les variantes prévoyant un élargissement sur place de l'A31 au droit de Toul (soit les variantes 3 à 5) pourraient minimiser les impacts (ceux-ci dépendant de la pondération accordée respectivement à l'effet de coupure des territoires et aux nuisances actuelles de l'A31).

Cette expertise complémentaire a été bien reçue par les élus et les habitants du Toulois qui y ont vu la confirmation de leur thèse sur l'inutilité du barreau neuf Gye-Dieulouard. Elle a également été assez bien accueillie par les élus de Nancy, soulagés de voir écartée l'hypothèse d'un élargissement à trois voies sur place de l'A31 au droit de Maxéville.

La formulation d'un point de vue indépendant et différent sur les justifications de la réalisation du projet A31 bis a également été très bien accueillie.

2.2.1.2. La liaison Bouxières-Féy

Cette partie du projet consiste en un aménagement sur place de l'autoroute A31 entre Bouxières-aux-Dames, à l'entrée de Nancy, jusqu'à Féy, au niveau de l'échangeur 29 avec la N431 qui contourne Metz par l'est.

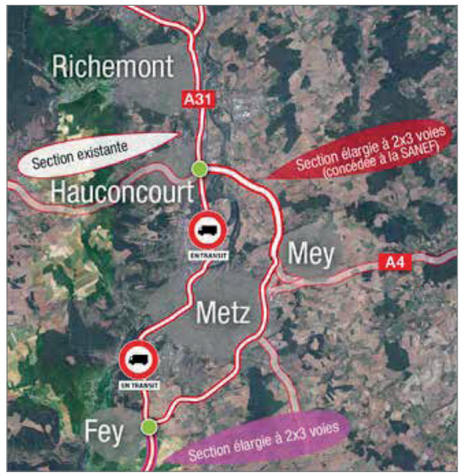
L'emprise actuelle de l'ouvrage inclut un terre-plein central de 11 mètres. Le projet prévoit la mise à 2x3 voies aux dépens de celui-ci. Cette partie du projet ne prévoit par conséquent pas de prélèvement foncier. Quelques aménagements hydrauliques permettant la mise aux normes de l'ouvrage sont en outre prévus.

Les experts mandatés pour l'expertise complémentaire ont remis en cause la pertinence de cet élargissement entre Bouxières-aux-Dames et Dieulouard. Ils font valoir qu'en améliorant les conditions de confort de circulation sur cette partie axiale du tracé, le maître d'ouvrage prend le risque de favoriser le report modal du train vers la voiture, d'affecter l'attractivité du barreau Gye-Dieulouard, d'augmenter les nuisances en fond de vallée et de favoriser l'étalement urbain au nord de Nancy.

La section Bouxières-aux-Dames – Féy (dossier du maître d'ouvrage)

Cette partie du projet n'a pratiquement pas suscité de contestation. Plusieurs participants ont cependant soulevé la question des nuisances de l'autoroute actuelle, en particulier sonores, s'inquiétant d'être laissés à l'écart des travaux d'amélioration, notamment en matière de bruit. Le maître d'ouvrage a répondu à ces interventions en rappelant que le projet serait l'occasion d'accélérer la mise aux normes environnementales de l'A31 sur les sections élargies.

2.2.1.3. Contournement de Metz par l'est



Les cinq tracés proposés (dossier du maître d'ouvrage)

Le tronçon RN431

Le projet emprunte cette infrastructure mise en service à la fin de l'année 2004 pour raccorder l'autoroute A4 à l'A31 en évitant le passage par Metz. Son objet était aussi dans une certaine mesure de soulager le trafic sur la portion de l'A31 qui traverse Metz. L'interdiction de cette portion de l'A31 aux poids lourds en transit accentuerait le report de trafic sur la RN431 et la portion de l'A4 qui la prolonge au nord (voir ci-dessous).

Le dossier du maître d'ouvrage est laconique sur les travaux d'adaptation qui seront nécessaires, ainsi que sur les conséquences environnementales de ce choix. Or, **de nombreuses voix se sont fait entendre lors du débat pour signaler l'inadaptation de cet ouvrage** (rayons de courbure, dévers, etc.) **à un trafic de type autoroutier.**

De plus, **le tracé de la RN431 côtoie plusieurs zones résidentielles**, ce qui a suscité l'inquiétude des communes riveraines, dont les maires se sont rendus en délégation le 6 juillet 2015 à la permanence de la Commission particulière pour remettre les délibérations de leurs conseils municipaux. Ils étaient accompagnés par le sénateur Jean-Louis Masson et la députée Marie-Jo Zimmermann. **La Commission particulière a reçu treize délibérations, de rédaction identique s'opposant au choix de ce tracé.**

Délégation d'élus - permanence de la CPDP à Metz le 6 juillet

Le tronçon A4

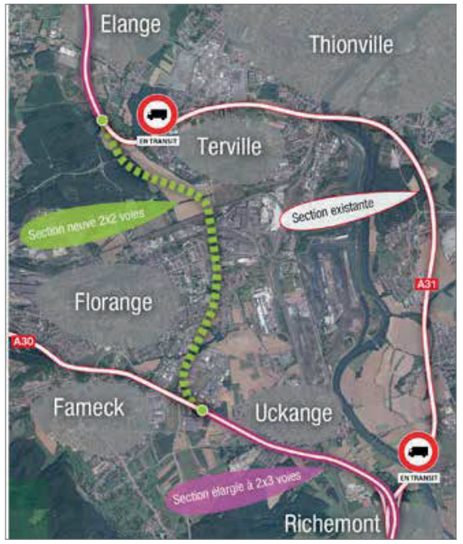
Du nord de Mey à l'échangeur de Hauconcourt le tracé emprunte l'autoroute A4. Ce tronçon, concédé à la SANEF, sera porté à 2x3 voies. Le financement en étant assuré par le concessionnaire, le coût de cet élargissement n'a pas été pris en compte dans l'estimation du coût du projet A31 bis. Ce choix répond à une certaine logique dans la mesure où les hypothèses de mise en concession de tracés existants ou à créer reposent sur les coûts supportés en partie par l'État.
La Commission particulière note que son coût n'est pas pris en compte dans le montant du projet.

2.2.1.4. Le contournement ouest de Thionville

Le projet A31 bis ne prévoit pas de travaux sur la section de l'A31 située entre Hauconcourt et le viaduc de Richemont. La section de l'A31 située au nord de cet ouvrage, sujette à des congestions aussi importantes que

récurrentes du fait du trafic frontalier, fera en revanche l'objet d'un aménagement.
Le premier élément de cet aménagement consiste en un renforcement à 2x3 voies de la section de l'A30 située entre l'ouvrage de Richemont et l'échangeur de Sainte-Agathe, et en la création d'un ouvrage neuf de contournement de Thionville par le sud. Utilisant une emprise foncière réservée sur les documents d'urbanisme de Florange, cet ouvrage rejoint l'A31 dans le virage de Terville au niveau de l'échangeur 42, soulageant le trafic sur la portion de l'A31 qui passe dans les quartiers sud de Thionville.

Les prélèvements fonciers nécessités par ce tracé neuf sont estimés par la DREAL à treize hectares, dont une moitié est constituée de foncier agricole et une moitié se situe en zone urbanisée. L'ancienneté de la réservation foncière (40 ans) a permis à l'État d'acquérir progressivement la majorité des emprises en zone urbanisée. La DREAL indique qu'il reste moins d'une dizaine de propriétaires qui n'ont pas été mis en demeure pour acquérir leur bien. En zone agricole, les acquisitions n'ont en revanche pas commencé. Il reste que cette réservation foncière a été rattrapée entre-temps par le développement de l'urbanisation : une partie importante du tracé passe désormais au cœur de zones pavillonnaires récentes et à proximité d'une école et d'un collège. Afin de limiter les nuisances sonores le maître d'ouvrage a annoncé la réalisation en tranchée couverte ou en déblai d'une partie des 5,5 kilomètres de ce nouvel ouvrage.



Le contournement de Thionville (dossier du maître d'ouvrage)

Cette partie du projet A31 bis a soulevé une vive opposition des riverains et des élus de Florange qui objectent que les réservations foncières n'ont pas été faites pour un ouvrage autoroutier qui sera la source de très importantes nuisances pour les propriétés riveraines. Or celles-ci sont très nombreuses à proximité d'un tracé qui côtoie plusieurs lotissements.

Metz le 25 juin (photo : S. Wilhelm)

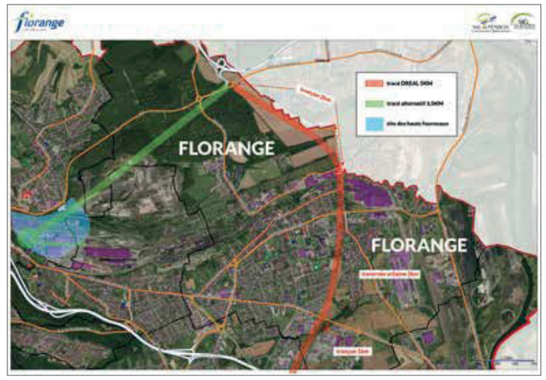
Cette opposition s'est construite progressivement au fil du débat. Si le maire a, dès les entretiens préalables, fait part de son opposition, **ce n'est vraiment que lors de la réunion de conclusion qui s'est tenue à Metz le 22 septembre que l'opposition des habitants s'est pleinement fait entendre**. L'association Paix à Florange est intervenue à de nombreuses reprises lors de cette séance et sa présidente, Madame Menzin, a remis au président de la Commission particulière une pétition signée par 2 000 personnes en sus des 800 signatures qui avaient déjà été déposées précédemment.

La colère des habitants s'explique notamment par l'imprudence des politiques d'urbanisation qui ont minoré le risque de construction d'une voie à forte circulation. Les riverains affirment que l'emprise n'a jamais été prévue pour la construction d'un ouvrage autoroutier.

- *« Si l'autoroute doit couper Florange en deux, le cauchemar de Florange deviendra le cauchemar de la DREAL et le cauchemar du Gouvernement »* (un membre de l'association Paix à Florange, Metz le 22 septembre).

La violence de l'expression de certains Florangeois lors des réunions publiques peut s'expliquer de la part d'une population dont les revenus sont plutôt modestes au sein d'une vallée sidérurgique en crise où le sentiment d'abandon est fort.

Ceci a conduit le maire de Florange à **proposer l'étude d'une variante de tracé éloignant le trafic vers Hayange**. Au motif que l'arrêt de la filière chaude de la Fensch a créé de nouvelles friches industrielles, le maire propose de faire passer le nouveau tracé au-dessus de l'emprise actuelle des hauts fourneaux puis de longer approximativement le tracé de la D13 jusqu'au point de raccordement prévu sur l'A31. Le maître d'ouvrage a pris note de cette proposition sans pour autant l'étudier de façon approfondie, ce qui aurait de toute façon été difficilement possible dans le temps imparti au débat. Elle a cependant fait l'objet d'une fiche complémentaire qui a été mise en ligne sur le site du débat public et qui a été exposée en réunion publique le 25 juin.



Tracé alternatif proposé par la ville de Florange (cahier d'acteur n° 13)

La Commission particulière note cependant que cette variante est proposée **aux dépens des habitants de Hayange** (certes moins nombreux que ceux de Florange) et de la forêt domaniale de Florange et qu'elle allongerait significativement le parcours, réduisant ainsi son attractivité pour le trafic pendulaire.

Les opposants au tracé via Florange se sont émus du fait que cette variante n'ait pas fait l'objet d'une expertise complémentaire à l'image de la variante par Nancy proposée par le Toulois. **La Commission particulière a rappelé lors de la séance de clôture à Metz qu'elle n'avait pas été saisie d'une telle demande à une date qui aurait permis de la soumettre à la Commission nationale.**

2.2.1.5. La liaison Thionville-frontière du Luxembourg

Au nord de Thionville, le projet prévoit la mise à 2x3 voies de l'autoroute actuelle. Contrairement à la section Bouxières-aux-Dames - Féy, l'emprise de l'ouvrage ne permet pas l'élargissement grâce au terre-plein central. Il nécessitera par conséquent l'élargissement de l'emprise aux dépens des terrains avoisinants, constitués de bois et de cultures. Les prélèvements totaux sont estimés à une douzaine d'hectares.

La pertinence de ce tronçon a été **remise en cause par certains acteurs du débat qui considèrent qu'accroître la capacité de l'autoroute créera un appel d'air supplémentaire** et ne réglera pas par conséquent les problèmes de congestion. Le renforcement de l'offre de transports collectifs a été jugé comme une alternative préférable par ces participants (ce sujet est traité au chapitre 2.3 du présent compte rendu).

A contrario, beaucoup de participants (frontaliers, acteurs économiques et sociaux) ont souligné sa **pertinence compte tenu des problèmes d'engorgement chroniques de ce tronçon**, qui occasionnent d'importantes pertes de temps.

La question du renforcement de l'infrastructure côté luxembourgeois a également été posée. La réponse a été apportée par les autorités luxembourgeoises lors de la réunion publique de Thionville. Le Luxembourg poursuit une stratégie ambitieuse de report modal vers les transports en commun et a engagé de très importants travaux sur ses infrastructures ferroviaires. L'élargissement à 2x3 voies de l'autoroute entre la Croix de Gasperich au nord et la frontière française est cependant programmé, ce qui assurera la continuité des capacités de transit de part et d'autre de la frontière.

La section Thionville-Luxembourg (dossier du maître d'ouvrage)

Cette partie du tracé n'a pas soulevé d'oppositions. De nombreuses propositions ont en revanche été faites pour un meilleur usage des capacités de transit.

On citera notamment :

- **La proposition de changement d'affectation d'une partie des voies en fonction de l'heure**. Le trafic étant majoritairement montant le matin et majoritairement descendant l'après-midi, l'idée a été émise par une élue de Metz d'inverser le sens de circulation des voies centrales. Cette solution est mise en œuvre dans certains pays étrangers. Sa compatibilité avec la norme autoroutière (notamment en matière de vitesse) et avec la géométrie de l'ouvrage demande cependant à être vérifiée.
- **La proposition de réservation de la voie de droite aux transports collectifs et au covoiturage**. Associée à la mise en place de parkings destinés aux covoitureurs, cette solution permettrait de réduire d'autant le trafic pendulaire. Celle-ci fait d'ailleurs l'objet du projet présenté par le maître d'ouvrage et a été étudiée de façon approfondie avec le Luxembourg.

2.2.1.6. Des idées de variantes de tracés globaux

Thionville le 21 mai (photo : S. Wilhelm)

Des voix se sont élevées lors du débat pour proposer d'autres tracés.

Les deux variantes les plus proposées sont d'une part celles **d'un élargissement de l'A31 au droit de Nancy**, au lieu de la création du barreau Gye-Dieulouard, d'autre part **la variante de contournement de Thionville par Hayange**. Ces propositions émanent principalement des habitants du Toulois et de Florange et ont été déjà évoquées plus haut.

En complément de cette proposition, **l'utilisation de la RD611**, élargie et réaménagée pour l'occasion, a également été proposée au lieu de la création d'une infrastructure neuve. Le maître d'ouvrage a toutefois opposé la fonctionnalité différente de la RD 611 qui ne répond pas de façon satisfaisante aux objectifs de transit nord/sud de l'infrastructure neuve prévue (qui ne comporterait pas d'échangeur et n'aurait de ce fait aucune fonctionnalité pour le trafic local).

Une autre variante a été évoquée à plusieurs reprises. **Elle consisterait à utiliser le tracé de l'A30 dans la vallée de la Fensch** pour détourner le trafic de transit poids lourds du tronçon nord de l'A31. Ce trafic serait capté à Longwy, ce qui nécessiterait de prolonger l'A30 vers le nord et de la raccorder au réseau luxembourgeois. Il a été cependant objecté que le succès d'un tel projet de déviation du trafic poids lourds serait conditionné par la mise en place d'une station-service en mesure de concurrencer celle de Berchem, située sur la E25 à moins de huit kilomètres de la frontière française, à laquelle les poids lourds viennent s'approvisionner à prix très avantageux avant d'entamer la traversée de la France.

Enfin, certains participants ont regretté que le projet A31 bis laisse à l'écart le département de **la Meuse**, et ont proposé une variante de tracé par l'ouest. Ces propositions ne sont cependant pas très argumentées. La Commission particulière note à ce sujet que le tracé par l'ouest était l'une des variantes étudiées pour le projet de doublement A32, abandonné depuis. Si en revanche l'ancienne variante est du projet A32 a été mentionnée à l'occasion, elle n'a trouvé que peu de défenseurs : *« Une autoroute est un élément structurant pour toute une région. Or, la Meuse est en perte de vitesse actuellement. Si nous passions à l'ouest de Toul, nous desservirions plus facilement Bar-le-Duc, Vitry-le-François, même Verdun. Cela aurait un effet assez fort pour toute la Meuse qui en a bien besoin actuellement. »* (un participant, Nancy le 15 avril)

Le tronçon d'autoroute situé entre la Croix d'Hauconcourt et l'ouvrage de Richemont a d'autre part été évoqué à de nombreuses reprises lors des réunions publiques organisées dans la région de Metz, en particulier pour en déplorer le manque d'entretien (la présence de nids « d'autruches » a été évoquée). De ce fait l'absence d'investissements prévus sur ce tronçon a suscité beaucoup de réactions des participants (ainsi que des conseils municipaux concernés) qui se sont notamment plaints, outre de l'état de dégradation des chaussées, de l'inadaptation de certains échangeurs au trafic de cabotage, de l'insuffisance des protections antibruit et de la non-conformité

des équipements hydrauliques. Le maître d'ouvrage a indiqué lors de plusieurs réunions publiques (en particulier lors de la réunion d'ouverture à Metz) que la réalisation du projet A31 bis serait l'occasion d'accélérer la mise à niveau environnementale de l'ensemble de l'infrastructure.

2.2.2. Les impacts sur l'environnement

Une réunion a été spécifiquement consacrée à cette thématique le 2 juin à Toul. Pour introduire les échanges, la DREAL a effectué une présentation axée sur les milieux naturels et des experts sont intervenus à la demande de la Commission particulière dans les domaines de l'air, de l'eau et de l'agriculture : Monsieur Schmitt, directeur d'Air Lorraine, Monsieur Decloux, directeur de GEREEA, Madame Louyot, chargée de mission développement local à la Chambre d'agriculture de Meurthe-et-Moselle, et Monsieur Muller, directeur de la SAFER Lorraine. Sollicités pour apporter leur éclairage sur le thème de la biodiversité, le Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN) et le Parc Naturel Régional de Lorraine n'ont pas souhaité envoyer de représentants tout en précisant qu'ils rédigeraient un cahier d'acteur (ce qu'ils ont fait, voir cahier d'acteur n° 8), et que le PNR de Lorraine assisterait à la réunion depuis la salle (d'où l'un des vice-présidents est effectivement intervenu). Ce chapitre présente les enseignements généraux du débat sur ce thème, puis ceux spécifiques à chaque volet environnemental.

2.2.2.1. Les enseignements généraux du débat sur l'environnement

En nombre d'interventions (hors cahiers d'acteurs), la thématique de l'environnement arrive en troisième position après celles relatives au financement et aux caractéristiques du projet. La réunion publique de Toul a rassemblé plus de 600 personnes.

Quelques voix se sont élevées pour critiquer le caractère succinct du volet environnemental dans le dossier du maître d'ouvrage, d'autres ont regretté les limites des études réalisées. Le maître d'ouvrage a mis à disposition du public un document qu'il souhaitait synthétique et une étude d'environnement beaucoup plus développée, accompagnée d'études spécifiques (bruit, air et santé, paysages, bilan carbone) et d'un tableau de synthèse des impacts et mesures en termes d'environnement. **Le public a ainsi eu accès à un premier état initial de l'environnement accompagné d'une hiérarchisation des enjeux par tronçon sur l'ensemble du projet**, à l'exception d'un secteur situé sur une variante proposée par une collectivité après le lancement des études. La Commission particulière a considéré que les informations fournies étaient globalement satisfaisantes.

Nancy le 24 juin (photo : G. Clément)

Le public est surtout intervenu sur le bruit et la pollution de l'air, les deux étant explicitement reliés au cadre de vie et, parfois, à l'enjeu santé. Sont ensuite venus le climat et la biodiversité, puis l'eau, les paysages, et enfin la consommation foncière. **Le patrimoine culturel, l'urbanisme et les risques naturels n'ont quasiment pas été évoqués**.

Le maître d'ouvrage a rappelé qu'à ce stade les tracés précis des sections neuves n'étaient pas arrêtés et ses réponses ont essentiellement consisté à indiquer que les enjeux soulevés avaient bien été identifiés et que, s'il était décidé de poursuivre le projet, l'étude d'impact évaluerait précisément les impacts et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation.

Toul le 2 juin (photo : G. Clément)

Les sections nouvelles (barreau Gye-Dieulouard et liaison A30-A31 nord) **ont suscité la grande majorité des interventions** et cristallisé les oppositions et la demande de solutions alternatives. L'importante mobilisation contre le barreau Toul-Dieulouard s'explique, entre autres, par l'existence de 5 variantes, même si le maître d'ouvrage a annoncé d'emblée que deux d'entre elles (V1 et V2) n'avaient pas ses faveurs au vu de l'analyse environnementale multicritère effectuée.

La question de la remise à niveau environnementale de l'A31 a également été posée. Alors que le maître d'ouvrage considère que l'A31 bis aura des effets positifs sur les sections aménagées sur place de l'A31 qui bénéficieraient de cette remise à niveau, cette dernière a été réclamée également pour les autres tronçons de l'A31, voire même, de la part des opposants à l'A31 bis, indépendamment de la réalisation de ce projet. À noter que les organisations environnementales sont peu intervenues lors des réunions publiques ou sur Internet, mais beaucoup d'entre elles ont produit des cahiers d'acteurs.

2.2.2.2. Le climat

Le dossier du maître d'ouvrage ne comportait pas de chapitre sur le climat. L'existence d'un bilan carbone prévisionnel était mentionnée en annexe, celui-ci tenant compte des émissions liées à la construction de l'infrastructure et de celles liées à l'utilisation pendant 30 ans de l'infrastructure et du réseau secondaire adjacent. Quelle que soit la variante retenue pour le barreau Gye-Dieulouard, **les émissions de l'A31 bis y sont estimées équivalentes aux émissions de la situation de référence, qui correspond au scénario sans projet à l'horizon 2030[1].**

Lors de la réunion de Toul, le directeur d'Air Lorraine a fait part des objectifs du Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE) de réduire de 23 % entre 1990 et 2020 les émissions de gaz à effet de serre du territoire, tout en notant une évolution des contributions du secteur routier au pouvoir de réchauffement global en Lorraine de 3,4 % entre 2002 et 2010.

(1) *Sachant que les émissions du scénario de référence sont sous-évaluées car elles ne tiennent pas compte des émissions liées à la congestion du trafic. Par ailleurs, l'analyse ne tient pas compte d'un éventuel changement conséquent de la constitution du parc automobile ou d'un transfert modal favorisé des poids lourds de la route vers les voies ferrées ou fluviales.*

Des interrogations sur l'incidence du projet sur le climat

Faisant souvent référence à la COP21, des participants ont dénoncé la **contradiction** qui existe, selon eux, **entre la nécessité affirmée de lutter contre les dérèglements climatiques et le projet A31 bis** : *« Dans 6 mois se tient un événement majeur en France pour le réchauffement de la planète et vous nous proposez une autoroute. Je pensais que les élus avaient un peu évolué. »* (un participant, Yutz 1er juin). AGIRR-FNAUT Lorraine, la Société d'Histoire Naturelle de la Moselle (SHNM), et un membre de l'Université de Lorraine, notamment, ont explicitement lié cette contradiction au fait que l'A31 bis induirait de nouveaux trafics générateurs de gaz à effet de serre.
« Mais il faut aussi parler de la pollution et de l'augmentation de l'effet de serre. Or le projet amènera une augmentation de circulation automobile. » (AGIRR-FNAUT Lorraine, Thionville le 21 mai). En réponse, la DREAL s'est référée au bilan carbone pour indiquer que le projet n'aurait pas d'incidence sur le climat.

Le résultat du bilan carbone et la conclusion qu'en tire la DREAL s'expliquent, d'une part, du fait que 99 % des émissions de gaz à effet de serre sont liées à la phase « utilisation » et 1 % seulement à la phase « construction » de l'A31 bis et, d'autre part, en raison de l'hypothèse retenue par le maître d'ouvrage qui est celle d'un accroissement identique des déplacements avec ou sans projet. En d'autres termes, comme l'a rappelé la DREAL à AGIRR-FNAUT *« le projet n'a pas d'incidence significative sur les gaz à effet de serre tout simplement parce que le projet n'augmente pas la quantité de déplacements dans l'aire d'étude »* (Thionville, le 21 mai). Il rendrait seulement l'autoroute plus attractive par rapport au réseau secondaire. Les experts indépendants sollicités ont apporté un autre regard en indiquant que les effets d'une radiale autoroutière, comme le tronçon entre Dieulouard et Bouxières-aux-Dames, sur la demande de déplacement étaient *« loin d'être négligeables »* (Nancy, le 10 septembre).

Les enjeux pour l'environnement - Toul le 2 juin (photo : G. Clément)

D'autres contributeurs ont pointé le fait qu'en ne participant pas à la réduction des émissions des gaz à effet de serre, le projet A31 bis allait à l'encontre des engagements de la France ou d'objectifs territoriaux pour ce qui concerne le Syndicat mixte du Parc Naturel régional de Lorraine, qui s'est doté d'un Plan climat énergie territorial, ou le maire de Chaudeney-sur-Moselle, qui a rappelé l'engagement du pays de Terres de Lorraine dans la démarche Territoire à énergie positive (TEPOS).

Le climat mis en avant pour appeler à des modes de déplacement alternatifs à la route

La nécessité de préserver le climat a été largement mise en avant pour appeler au développement des transports alternatifs : *« A l'heure de la Conférence Climat de Paris et de l'appel à l'exemplarité de Madame la Ministre Ségolène Royal, est-il bien raisonnable de penser "tout routier" avec le projet A31 bis, alors que des solutions alternatives existent (ferroutage- transport fluvial) ? »* (maire de Toul, Toul le 2 juin). Quelques-uns ont par ailleurs clairement exprimé qu'à cet égard, le développement des modes de transports autres que routiers ne devait pas constituer une offre complémentaire à l'A31 bis, comme l'envisage le maître d'ouvrage, mais bien une **offre alternative**.

Le groupe des écologistes au conseil municipal de Metz considère ainsi *« qu'il n'y a plus d'autre choix que le développement des voies non polluantes, ferrées principalement »* (cahier d'acteur n° 38 - Groupe des écologistes du conseil municipal de Metz). Pour l'association EDEN, seuls les transports peu émetteurs de gaz à effet de serre peuvent justifier *« une nouvelle artificialisation des sols »* (cahier d'acteur n° 17 - EDEN).

Au nom de l'urgence climatique, la fédération Mirabel, un membre du groupe CGT au CESEL et la fédération 57 du PCF ont, quant à eux, **appelé à un nouveau modèle de développement**, le membre de la CGT considérant notamment *« qu'il était temps de questionner notre mode de production et d'échange qui met les stocks des entreprises sur les routes »* (Toul le 2 juin) et Mirabel invitant à *« une diminution des trafics par une relocalisation des activités de production »* (cahier d'acteur n° 2 - Mirabel LNE).

Cahier d'acteur n° 25 - CGT

2.2.2.3. Les milieux naturels

Une altération et une fragmentation des habitats naturels considérées comme difficilement compensables dans le secteur Toul-Dieulouard

Selon le dossier du maître d'ouvrage, **l'aire d'étude présente une diversité d'habitats biologiques de grand intérêt**, essentiellement dans le secteur de Toul, Jaillon et Dieulouard ainsi qu'au nord de Thionville, **et des corridors biologiques importants** au nord et plus au sud, avec notamment la vallée de la Moselle, les principaux se situant autour de Toul et notamment à Jaillon. Le secteur de Toul est celui pour lequel l'A31 bis présente les risques d'impacts les plus importants. La variante ouest (V2) du barreau Toul-Dieulouard impacterait des milieux à forts enjeux de conservation tandis que la variante est (V1) générerait des coupures du massif forestier difficilement compensables. Dans le secteur de Jaillon, le franchissement prévu en viaduc des vallées permettrait de limiter les impacts. À l'inverse, le projet permettrait de rétablir les continuités écologiques sur les sections aménagées sur place de l'A31.

Des participants ont identifié des insuffisances dans le recueil des données relatives à la biodiversité. Le constat est cependant celui de la production par le maître d'ouvrage d'un état initial qui va au-delà des obligations réglementaires. Si certains enjeux environnementaux ont été omis, au final, le public a pu disposer *« d'une information de qualité »* (cahier d'acteur n° 28 - CSRPN).

La plupart des interventions ont concerné le barreau Toul-Dieulouard et ont eu lieu lors de la réunion de Toul le 2 juin. La richesse naturelle du secteur, menacée par le projet, a souvent été invoquée au même titre que les autres arguments environnementaux pour justifier l'opposition à ce tronçon d'autoroute. Les arguments développés dans les cahiers d'acteurs des associations environnementales, du Comité scientifique régional du patrimoine naturel (CSRPN) et du Parc Naturel Régional (PNR) de Lorraine révèlent une convergence de vue avec le maître d'ouvrage sur la nature des impacts (destruction/modification et fragmentation des habitats biologiques) et les enjeux.

En revanche, ils expriment une divergence d'appréciation sur la possibilité de les minorer. Pour le CSRPN, la création du barreau neuf n'entraînerait pas seulement la destruction d'une centaine d'hectares sous l'emprise de l'infrastructure, elle porterait atteinte au total à environ 2 500 hectares d'habitats biologiques, en tenant compte des aménagements fonciers agricoles induits par le projet. Concernant la fragmentation des espaces naturels, la DREAL a indiqué, à Toul, que le niveau d'exigence dans la prise en compte des impacts et le rétablissement des continuités écologiques serait rehaussé dans la traversée du Parc Naturel Régional de Lorraine (passage en viaduc). Mais le PNR et le CSRPN ont pointé la **difficulté de rétablir les transparences écologiques** du fait que le barreau neuf serait jumelé avec la RD611. Pour le PNR, *« quelles que soient les solutions d'aménagement envisagées, la création de cette infrastructure aura un impact direct sur la fragmentation du territoire et le déplacement des espèces notamment dans ces secteurs faiblement anthropisés. Cette fragmentation sera maximale par la création d'un triangle autoroutier A31/A31 bis entre Dieulouard, Nancy, Toul dont les effets sur la biodiversité risquent d'être irréversibles. »* (cahier d'acteur n° 8 - Syndicat mixte du PNR de Lorraine). Le CSRPN, qui a indiqué partager l'analyse de la DREAL sur les variantes 1 et 2 du projet A31 bis, a regretté que celle-ci n'ait pas mentionné **le caractère très impactant du tronçon entre Jaillon et Dieulouard** commun à toutes les variantes pour lequel *« il faut s'attendre à une perte de 25 % de la biodiversité (disparition des espèces et perte de biodiversité). »* Au final, *« s'agissant d'un barreau autoroutier neuf dans un environnement contraint par une pression foncière forte, le CSRPN considère que le projet réunit toutes les conditions pour que s'exerce un impact sévère sur le patrimoine naturel (et difficilement compensable) »* (cahier d'acteur n° 28 - CSRPN).

La plupart de ces organisations ont demandé l'examen (ou regretté l'absence d'examen) de l'élargissement de l'A31 au droit de Nancy, à laquelle une seule association s'est déclarée opposée (Point de vue n° 80 - Association pour la promotion et la sauvegarde du massif forestier de Haye). Le député de la cinquième circonscription de Meurthe-et-Moselle, Flore 54 et le CSRPN ont précisé qu'un compromis avait été trouvé avec les pouvoirs publics pour que le **périmètre de la forêt de protection de Haye** prenne en compte cette possibilité. Aucune des organisations concernées n'a réagi à la publication de l'expertise complémentaire confortant la position du maître d'ouvrage sur la grande difficulté de cet élargissement.

Dépôt d'une pétition des acteurs du Toulois - Nancy le 21 septembre (photo : G. Clément)

Pour certaines organisations, comme Mirabel ou le PNR de Lorraine, cette demande était accompagnée d'une prise de position contre le barreau Toul-Dieulouard. Le Syndicat mixte du PNR de Lorraine considère, qu'en l'état, le projet est incompatible avec les objectifs d'amélioration et de restauration de la Trame Verte et Bleue de la charte du Parc (2015-2027).

Concernant le contournement ouest de Thionville, le CSRPN, rejoignant une préoccupation d'AGIRR-FNAUT (Yutz, 1er juin), a invité le maître d'ouvrage à rechercher une solution évitant **la forêt domaniale de Florange**.

Enfin, deux associations naturalistes (LOANA, CPEPESC) ont écrit pour demander la **prise en compte d'enjeux précis** (milan royal, chiroptères), dans la conduite du projet.

Des craintes pour les eaux superficielles et souterraines du secteur Toul-Dieulouard

Selon le dossier du maître d'ouvrage, **la vulnérabilité de la ressource en eau est forte** sur la plupart des secteurs de l'aire d'étude, en raison, au sud, d'une zone d'expansion hydraulique très importante accompagnée de très grands périmètres de captage et, au nord de la perméabilité des formations alluviales et de la faible profondeur de la nappe. Il est aussi noté, la présence de quelques zones karstiques. Le projet A31 bis présenterait un risque notamment dans les secteurs de Bouxières-aux-Dames, de Dieulouard, de l'échangeur A4/A31 près d'Hauconcourt et dans la traversée de l'agglomération thionvilloise. **En revanche, il aurait des effets positifs sur les sections aménagées sur place** où seraient prévus des dispositifs d'assainissement pour protéger la qualité des eaux.

Nancy le 10 septembre (photo : G. Clément)

Plusieurs interventions ont porté sur le barreau Toul-Dieulouard et une intervention sur le secteur de Haumont. Des inquiétudes et des interrogations ont été exprimées sur **les moyens de prévenir les pollutions** dans la traversée des secteurs vulnérables et au niveau des franchissements des cours d'eau, ainsi que sur les surcoûts engendrés : *« S'il y a un problème sur l'autoroute, si un poids lourd se renverse, avez-vous prévu tout le long du barreau Toul-Dieulouard un budget suffisant pour aménager des zones de rétention ? »* (ATPCV, Nancy le 15 avril). Le maître d'ouvrage a renvoyé à l'étude d'impact qui serait réalisée si le projet se poursuivait. Il a néanmoins donné quelques exemples de ces mesures, comme la création d'un réseau d'assainissement étanche pour prévenir la pollution des eaux souterraines, et estimé l'ordre de grandeur du surcoût des travaux d'assainissement en cas de passage dans une zone sensible pour ce qui est des eaux superficielles à 350 000 euros par kilomètre.

En réponse à une question à propos du franchissement de la Moselle à Chaudeney-sur-Moselle (question 108, Internet), la DREAL a précisé que la **remise aux normes environnementales** serait réalisée concomitamment à la réalisation des travaux d'élargissement si elle s'effectuait dans le cadre du projet A31 bis, alors qu'elle serait réalisée en fonction des dotations dont dispose l'exploitant, si elle était effectuée dans le cadre des crédits d'entretien de l'A31. À cet égard, la fédération MIRABEL Lorraine Nature Environnement a, dans le cahier d'acteur n° 2, pointé l'absence le long de l'A31 de protection des nombreux captages d'eau potable et de bassins de rétention pour traiter la pollution qui s'écoule de la chaussée, et demandé, la mise aux normes de manière urgente de l'autoroute existante, indépendamment de la réalisation de l'A31 bis.

2.2.2.4. Le paysage

Selon le dossier du maître d'ouvrage, dans le secteur de Toul, la variante 1 du projet A31 bis impacterait une zone réputée pour ses paysages en risquant, selon l'emplacement choisi, de provoquer une profonde entaille visible de loin. Pour la variante 2, marquée par la présence des reliefs de la Côte de Barine et des Côtes de Meuse, il est envisagé de passer en tranchée couverte pour limiter les impacts. Dans le secteur de Dieulouard, caractérisé par la présence de la large vallée inondable de la Moselle, un passage en viaduc en fond de vallée permettrait de limiter les effets de coupure. Le dossier du maître d'ouvrage relève aussi de forts enjeux paysagers dans le secteur situé à l'est de Thionville (boisements, jardins).

Les quelques interventions sur le paysage ont concerné exclusivement le secteur entre Toul et Dieulouard et ont été faites par des opposants au barreau neuf ou à ses variantes 1 et 2. À l'ouest de Toul, les Côtes de Toul ont ainsi été qualifiées par le Syndicat mixte du Parc naturel régional de Lorraine de *« joyaux de la biodiversité et des paysages »* de Lorraine. La DREAL a répondu qu'elle avait bien identifié les différents enjeux soulevés et que, pour cette raison notamment, les variantes 1 et 2 n'avaient pas sa faveur. Le Syndicat mixte du PNR de Lorraine a aussi fait le lien entre la qualité des paysages et un **développement local fondé sur la qualité du cadre de vie qui attire des habitants et permet la diversification de l'offre touristique et une activité viticole en AOC** (Côtes de Toul). Selon le Syndicat mixte, le projet d'A31 bis, et notamment le viaduc sur la Moselle qui impacterait fortement le paysage, pourrait compromettre les projets de développement durable du Parc. C'est l'autre raison de l'opposition au projet d'A31 bis, en l'état actuel, du Syndicat mixte qui regrette par ailleurs qu'au regard de ces inconvénients, l'A31 bis n'apporterait que peu d'avantages en termes de mobilité des habitants ou de développement économique.

Paysage du vignoble toulois – Lucey
(cahier d'acteur n° 8 du PNR - photo : Xavier Roche)

2.2.2.5. Le patrimoine

Le dossier du maître d'ouvrage évoquait, à l'est de Toul, les nombreux sites patrimoniaux, historiques ou archéologiques situés dans la vallée de la Moselle susceptibles d'être affectés par la variante 1 du barreau Gye-Dieulouard et, à l'ouest de Thionville, dans la traversée de Florange, le château de Bétange concerné par la liaison A30-A31 nord.

En réponse aux quelques interpellations, notamment de la propriétaire du **château de Bétange** indiquant que le tracé envisagé *« couperait notre accès principal, entraînerait l'abattage de 31 marronniers »* (Yutz, le 1er juin) et du Comité pour l'étude et la restauration de la **chapelle templière de Libdeau** (Toul le 2 juin), la DREAL a répondu que les enjeux patrimoniaux avaient bien été identifiés et que, s'il était décidé de poursuivre le projet, le choix des tracés tiendrait compte de l'ensemble des enjeux et que des mesures d'insertion seraient prises le cas échéant.

2.2.2.6. Les milieux humains

Pour le maître d'ouvrage, **les principaux effets négatifs du projet sur le milieu humain se rencontreraient là où les portions en tracé neuf croiseraient des zones urbanisées**. C'est le cas, notamment, du contournement ouest de Toul (V2) confronté à la présence quasi continue d'habitations et de secteurs d'activité dans les villages traversés et l'agglomération de Toul, nécessitant probablement de procéder à des acquisitions foncières et à des destructions de bâtiments. Les variantes consistant à aménager sur place l'A31 à hauteur de Toul, pourraient, quant à elles, générer des dépassements des objectifs réglementaires relatifs au bruit et à la qualité de l'air.

Ce sont les traversées d'Uckange et de Florange qui sont, cependant, considérées comme les secteurs les plus sensibles du projet du point de vue de l'impact sur les zones habitées.

À l'inverse, l'éloignement du trafic de transit des agglomérations de Metz, Nancy et Thionville et **la mise aux normes des sections aménagées sur place permettraient de réduire les nuisances pour les riverains.**

La qualité de l'air

L'impact potentiel du projet sur la qualité de l'air a été abordé lors de la réunion publique du 2 juin à Toul. Les constats d'Air Lorraine sont ceux d'une **situation dégradée à proximité de l'A31** actuelle, mais d'une **amélioration progressive imputée à la modernisation** des parcs automobiles et poids lourds et au progrès des motorisations, et ce en dépit d'une croissance du trafic.

Sur une période de huit ans (2002-2010), et pour une croissance du trafic de 12 %, les émissions de particules fines 10 µm (PM 10) sont en effet en réduction de 24,5 % et celles de dioxydes d'azote de 26,5 %. **Une population importante reste cependant exposée à des concentrations excessives de ces polluants**. Les mesures d'Air Lorraine montrent en effet que :

- sur la pollution par les particules fines, il y a dépassement du seuil d'alerte durant 2 à 5 jours par an sur les particules 10 µm et un dépassement des objectifs de qualité sur les particules 2,5 µm (PM 2,5).
- sur la pollution par les oxydes d'azote, 12 500 personnes sont exposées à des dépassements des valeurs limites sur une largeur de 30 à 100 m le long de l'autoroute.

L'impact du projet sur cette population a été l'objet de discussions lors du débat, sans qu'une conclusion claire ait pu être tirée. Il a été estimé que les véhicules polluant globalement moins lorsque le trafic est fluide que lorsqu'il est congestionné, l'effet du projet serait globalement neutre. Toutefois la question de l'effet favorisant du projet sur l'intensité du trafic reste posée, plus de véhicules polluant davantage.

D'autre part le détournement d'une partie du trafic à distance des zones urbanisées (cas du tronçon Gye-Dieulouard) réduit de façon arithmétique la population exposée aux pollutions de l'air. De ce point de vue le projet a un effet positif.

Les enjeux de la qualité de l'air - Toul le 2 juin (photo : G. Clément)

L'expression d'une forte sensibilité à la question des nuisances sonores

De nombreux particuliers, le plus souvent opposés à la réalisation des nouveaux tronçons autoroutiers, ont fortement dénoncé l'augmentation jugée inadmissible des nuisances sonores que provoquerait le projet d'A31 bis. Des riverains de la RD611 ont également fait part de leurs craintes, suite à la présentation des conclusions de l'expertise complémentaire sur les aménagements dans le triangle Toul-Nancy-Dieulouard qui propose un aménagement de la RD611 à court terme.

Yutz le 1er juin (photo : S. Wilhelm)

D'autres participants, dont de nombreuses collectivités, sans s'opposer au projet, ont demandé **que les nuisances sonores soient traitées d'une manière exemplaire** dans les secteurs directement concernés ou susceptibles d'être affectés par le projet d'A31 bis, comme la RN431 qui pourrait subir les conséquences de l'interdiction de circulation des poids lourds sur l'A31 bis au droit de Metz. Il a également été souhaité que la mise en œuvre du projet A31 bis soit plus généralement l'occasion d'améliorer les protections phoniques de l'ensemble de l'infrastructure existante[2]. Le maire de Metz a ainsi souligné l'importance des nuisances sonores du tracé actuel qui passe en centre-ville : *« À cause du bruit, les enfants qui y naissent apprennent à crier avant d'apprendre à parler car il n'y a pas de mur antibruit »* (Metz, le 22 septembre). Enfin, certains se sont inquiétés de la prise en compte de cette problématique dans le cadre de l'élargissement de l'A4 entre Mey et la Croix de Hauconcourt.

Les réponses du maître d'ouvrage ont consisté à rappeler la réglementation qui induit un traitement différent selon qu'il y a, ou non, création ou modification de l'infrastructure. Sur les sections d'autoroute concernées par le projet A31 bis, des protections acoustiques seraient mises en place pour des niveaux d'exposition sonore des bâtiments plus faibles que ceux exigés pour la remise à niveau environnementale de l'A31 maintenue en l'état, sachant que, dans ce second cas, seuls les bâtiments construits avant l'autoroute peuvent bénéficier de protections. Par ailleurs, dans le premier cas, les protections sonores seraient financées dans le cadre du projet et réalisées concomitamment, alors que, dans le second cas, elles sont financées sur crédits d'entretien, les travaux s'effectuant au fur et à mesure des dotations d'entretien.

(2) *Le Conseil général de l'Environnement et du Développement durable vient d'émettre une préconisation en ce sens : « Concernant les Points Noirs de Bruit (PNB), l'Autorité Environnementale (AE) considère que les maîtres d'ouvrage pourraient mettre à profit les projets d'infrastructure qu'ils conduisent pour traiter tous les PNB affectés par le projet. En effet, puisque les PNB visent à signaler les situations à corriger, et au vu de la difficulté actuellement éprouvée à les résorber, leur maintien ne serait pas compréhensible quand le maître d'ouvrage consacre dans le même temps des sommes considérables à l'amélioration du service procuré par son infrastructure. L'AE recommande donc systématiquement d'identifier précisément l'ensemble des points noirs présents à proximité des travaux, ou à proximité du morceau de réseau dont le trafic est potentiellement augmenté par le projet, ou créés par le projet, pour en prévoir le traitement. » Note de l'Autorité environnementale sur la prise en compte du bruit dans les infrastructures de transport routier et ferroviaire – juillet 2015*

Le maître d'ouvrage a ainsi présenté le projet comme une opportunité permettant aux riverains de l'infrastructure existante élargie à 2x3 voies de bénéficier de protections dans un délai raccourci puisque libéré de la contrainte des dotations budgétaires annuelles. Les riverains de la RN431 pourraient, quant à eux, obtenir des protections si l'A31 bis induisait une augmentation du niveau sonore auquel ils sont exposés de plus de 2 décibels. La DREAL a enfin évoqué l'intérêt que pouvait présenter la réalisation de sections neuves pour soulager les riverains de l'A31 d'un surcroît de bruit.

Ces réponses n'ont pas été de nature à rassurer un public qui, soit ne subit pas de nuisances sonores à ce jour et ne souhaite pas y être exposé demain même pour soulager certains, soit considère comme insatisfaisant le traitement actuel des nuisances sonores de l'A31 ou encore la réglementation qui ne prend en considération que les valeurs moyennes de bruit, sans tenir compte des pics sonores[3].

- *« Cela fait 25 ans que je supporte l'A31 en bruit, en retombées de gaz, en poussière sur la terrasse quand je fais mes barbecues, bruit incessant 24 heures/24… Tout au long de l'A31, jusqu'à Nancy, il n'y a pas de protections pour les habitants. Nous faisons comme s'ils n'existaient pas. »* (Un participant)
- *« Des mesures ont été effectuées, celles-ci étaient toujours sur des données moyennes. Or pour les personnes victimes de nuisances sonores, cela provient toujours des pics et pas des moyennes. »* (Député de la 2e circonscription de la Moselle, Metz le 16 avril)

Le maître d'ouvrage a peu parlé des protections phoniques envisageables au niveau du contournement ouest de Thionville. Si le passage en déblai apparaît acquis, en cas de réalisation du projet, la réalisation d'une tranchée couverte semble plus incertaine.

Nancy le 15 avril (photo : G. Clément)

L'étude CEREMA relative au bruit a établi un état des lieux selon lequel, à ce jour, 1 480 personnes et 3 établissements d'enseignement sont exposés à des niveaux sonores dépassant les seuils réglementaires de Point Noir de Bruit (PNB) le long de l'A31, à Thionville, Fameck, Hagondange et Nancy nord (curieusement, Metz ne figure pas dans la liste). Si l'on prend en compte les normes plus exigeantes fixées pour les infrastructures nouvelles ou modifiées, ce sont alors, actuellement, 3 400 personnes et 10 établissements de santé qui sont exposés à ces dépassements des seuils réglementaires dans les mêmes communes. En outre, comme le précise l'étude, Toul et Florange, non concernées aujourd'hui, le seraient demain avec l'A31 bis.

Si la décision de poursuivre le projet est prise par le maître d'ouvrage, le bruit devra par conséquent faire l'objet d'une attention particulière lors des études d'impact qui précéderont sa mise en œuvre.

(3) *Le Conseil général de l'Environnement et du Développement durable vient d'émettre une préconisation en ce sens : « Il s'agit à ce titre de tenir compte des émergences et des bruits singuliers que les indicateurs moyennés auxquels la réglementation fait référence peinent à intégrer » Note de l'Autorité environnementale sur la prise en compte du bruit dans les infrastructures de transport routier et ferroviaire – juillet 2015.*

Urbanisme : l'A31 bis, réponse et/ou cause de la périurbanisation ?

Le dossier du maître d'ouvrage mentionnait le lien entre urbanisme et déplacements, en pointant le rôle de la périurbanisation, conjuguée à une concentration des emplois dans les grands pôles urbains, dans **l'augmentation des déplacements domicile-travail**. Cette augmentation des déplacements et le fait que la périurbanisation constitue, selon le maître d'ouvrage, un frein à l'utilisation du TER, justifient pour partie l'A31 bis. Le lien entre urbanisme et déplacements a également été évoqué à quelques reprises au cours du débat, notamment par AGIRR-FNAUT et un membre du CESEL qui a appelé à un « urbanisme raisonné » (Metz, le 16 avril).

Metz le 22 septembre (photo : S. Wilhelm)

L'expertise complémentaire sur les aménagements dans le triangle Toul-Nancy-Dieulouard a pointé, quant à elle, le rôle des infrastructures routières dans la périurbanisation : *« Le contournement d'une agglomération vise et conduit à un surcroît de capacité, fiabilité, confort, fluidité sur les radiales existantes, qui se traduit le plus souvent : à court terme, par un report modal d'usagers du TER qui se reportent ou reviennent vers une autoroute offrant des conditions de circulation plus favorables ; à moyen et long terme, par un encouragement vers des choix de localisation d'habitat et d'activités périurbains rendus plus attractifs ».* C'est la raison pour laquelle, il y est préconisé de ne pas élargir le tronçon Dieulouard/Bouxières-aux-Dames de l'A31 qui serait *« contre-productif en termes de développement durable », « nous aurions des inductions de trafic et un encouragement d'étalement urbain et de délocalisation en périurbain »* (Jean Deterne, expert, Nancy le 10 septembre).

Risques naturels et technologiques

Ces aspects sont rapidement abordés dans le dossier du maître d'ouvrage et peu exprimés lors du débat. La vallée de la Moselle en aval de Metz est inondable ; l'autoroute ne passe pas à proximité immédiate de sites Seveso importants. Ces points seront à analyser lors des études d'impact si le maître d'ouvrage décide de poursuivre le projet.

2.2.2.7. Les impacts sur l'agriculture

Les impacts sur l'agriculture d'un projet d'infrastructure linéaire telle que l'A31 bis sont de deux natures principales :

- **la ponction foncière** exercée pour fournir l'assiette des tronçons neufs ou les élargissements ;
- **la désorganisation des structures agricoles** : démembrement des parcelles, interruption ou allongement des parcours pour les matériels et les animaux.

Peuvent le cas échéant s'ajouter à ces impacts les conséquences de l'ouvrage sur l'image des productions et les pollutions chroniques ou accidentelles de l'air et des eaux liés au trafic routier. Les impacts du projet sur l'agriculture sont par conséquent limités aux tronçons où des emprises nouvelles devront être prélevées.

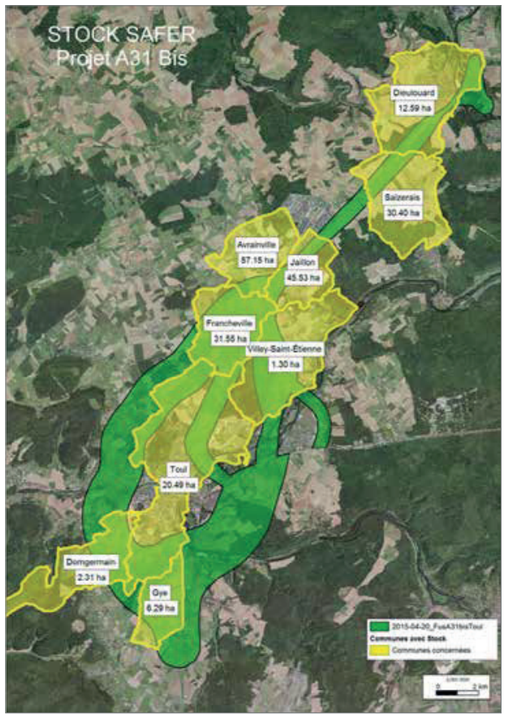
Le tronçon Gye-Dieulouard

S'agissant d'un tracé neuf sur un linéaire de 30 à 35 kilomètres, **c'est la partie du projet qui a de loin le plus fort impact sur l'agriculture**. Les emprises nécessaires sont estimées à 100 à 125 hectares selon les variantes. Les variantes 1 et 2, qui prévoient la création d'un ouvrage neuf pour contourner Toul, sont les plus consommatrices d'espace, la variante 2 passant de surcroît dans la zone de production viticole du Toulois. Dans l'ensemble les impacts sur l'agriculture de cette partie du projet sont multiples.

Les prélèvements fonciers sont importants et se traduiront par une perte nette de capacité de production agricole dans la région du Toulois. Celle-ci serait particulièrement importante si la variante 2 était retenue (le maître d'ouvrage a, à plusieurs reprises, indiqué que cette variante n'avait pas sa préférence) car elle passe dans les coteaux de Toul, connus pour leur production viticole. Ces prélèvements fonciers ont été fortement contestés lors des réunions publiques à Toul et à Nancy.

- *« C'est le journal local, qui a publié en 2014 qu'il y avait un département de terre qui disparaissait en France tous les 7 ans. C'est tout de même quelque chose dont il faut tenir compte ».*
- *« Ce barreau que vous voulez nous mettre va "bouffer" de la terre agricole, notre bien le plus précieux. Demain, nous en aurons besoin. Nous aurons besoin d'eau. Que ferez-vous pour donner des terres agricoles à ceux à qui vous allez les enlever ? Il n'y a plus un m²*
  de terre disponible. Comment pouvez-vous, en 2015, encore geler de la terre ? Nous perdons un département tous les 7 ans. Vous êtes d'un autre âge. Votre projet, nous n'en voulons pas ! »
  (Participants, Toul le 2 juin et Nancy le 24 juin)

Les aspects agricoles ont fait l'objet d'une présentation par la chambre d'agriculture de Meurthe-et-Moselle et par la Société d'Aménagement Foncier et d'Établissement rural (SAFER Lorraine) lors de la réunion publique tenue à Toul, le 2 juin. Les zones concernées par les cinq hypothèses de fuseaux comptent 120 exploitations agricoles, 149 exploitants, représentent 146 emplois directs à temps plein et 484 emplois induits. La superficie agricole utile totale de ces exploitations est de 9 660 hectares pour une Surface Agricole Utile (SAU) moyenne de 81 hectares et une SAU moyenne un peu plus élevée de 103 hectares pour les exploitations de polyculture-élevage. L'économie agricole de la zone se caractérise par son dynamisme et sa diversité. Les productions viticoles et arboricoles y sont présentes aux côtés de l'élevage laitier et allaitant (bovins et ovins) et la céréaliculture. 25 exploitations pratiquent la vente directe.



Réserves foncières dans le Toulois (présentation SAFER - Toul le 2 juin)

Les enjeux agricoles - Toul le 2 juin (photo : G. Clément)

La SAFER a commencé à acquérir et stocker du foncier depuis 2008 en prévision de la réalisation de cet ouvrage routier. Son stock s'élève à 207 hectares, est suffisant pour compenser les prélèvements fonciers. La répartition du stock n'est cependant pas homogène et le sud du tracé est déficitaire en réserves foncières.

L'impact sur les productions agricoles n'a pas été évalué par le maître d'ouvrage à ce stade du projet. Cependant des voix se sont élevées lors de la réunion de Toul consacrée aux aspects environnementaux et agricoles **contre le principe même du prélèvement de terres agricoles** qui atteignent en France des proportions inquiétantes (l'équivalent d'un département moyen tous les sept ans).

D'autre part, le tracé prévu, qui sera parallèle à celui de la RD611, perturbera très fortement les structures agricoles en créant une césure supplémentaire dans le tissu agricole à faible distance de la RD611. Une opération de restructuration foncière et agricole sera donc nécessaire pour atténuer les conséquences de cette partie du projet. Cette opération permettra de mobiliser les réserves foncières réalisées par la SAFER.

Le contournement par le sud de Thionville

L'élargissement à 2x3 voies du tronçon concerné de l'A30 entre l'ouvrage de Richemont et l'échangeur de Sainte-Agathe, puis la création de la voie nouvelle à Florange entraîneront des prélèvements fonciers qui n'ont pas été chiffrés par le maître d'ouvrage. **L'élargissement de l'A30 se fera en partie aux dépens des terres agricoles qui bordent l'ouvrage actuel**. À part le prélèvement foncier il n'y aura pas perturbation des structures existantes. À la connaissance de la Commission particulière la SAFER Lorraine n'a pas constitué de stocks fonciers pour compenser les prélèvements, qui se mobilisent en tout état de cause plus facilement dans le cadre d'un remembrement agricole et foncier, non requis dans le cas d'espèce en l'absence de perturbation des structures agricoles.

La partie du tracé neuf qui traverse Florange passe par une zone de réservation foncière, qui a été tenue hors de l'urbanisation. Les vues aériennes montrent une utilisation agricole de ces sols sur une partie du tracé. Toutefois les structures agricoles, très morcelées au sein de zones urbaines et industrielles, ne pourront pas faire l'objet de travaux de réorganisation, ou alors de façon très limitée.

Au nord de Thionville

Entre le nord de Thionville et la frontière luxembourgeoise le projet prévoit l'élargissement de l'autoroute actuelle à l'extérieur de l'emprise actuelle, le terre-plein central étant trop étroit pour la création des troisièmes voies de circulation. Les emprises foncières nécessaires sont estimées à une quinzaine d'hectares par le maître d'ouvrage. Elles sont surtout constituées de terres agricoles, avec quelques zones boisées (la DREAL ne précise pas la répartition entre terres agricoles et forêts ; les terres agricoles sont toutefois très majoritaires). **Cette partie du projet n'a pas fait l'objet d'intervention des représentants des milieux agricoles.**

2.3. L'OFFRE ALTERNATIVE OU COMPLÉMENTAIRE DE TRANSPORT

L'offre alternative ou complémentaire de transport a été longuement débattue lors du débat public. La Commission a consacré une réunion thématique et un atelier à ce sujet. Les principaux acteurs de ce domaine, qu'il s'agisse de la SNCF, de Voies Navigables de France (VNF) ou des autorités luxembourgeoises, ont exposé leurs différents projets et ont répondu aux nombreuses questions qui leur ont été posées lors de la réunion de Thionville. La Commission tient à les en remercier. Une participante de l'atelier sur les réseaux de transports a restitué les échanges lors des réunions des 24 et 25 juin 2015 à Nancy et à Metz.

Le chapitre II du dossier du maître d'ouvrage décrivait l'ensemble des réseaux existants, qu'il s'agisse du ferroviaire, du fluvial ou du réseau routier. Il présentait également les offres de transports collectifs urbains et interurbains. Enfin, il évaluait les possibilités d'évolution de l'offre à la fois pour les voyageurs et pour le fret. À partir de ces éléments, le maître d'ouvrage a présenté des hypothèses de report modal maximal tant pour les voyageurs que pour le fret qu'il a pris en compte dans son étude. Il en a conclu que **le report modal serait *« largement insuffisant pour répondre aux problématiques de congestion de l'A31 ».***

À aucun moment du débat, cette conclusion n'a été remise en cause de manière fondamentale. Cependant, certains considèrent que le développement des offres alternatives de transport à la route doit être une priorité. Ils pointent l'impact environnemental du projet A31 bis, notamment en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre et l'utilisation des énergies fossiles. L'expertise complémentaire effectuée sur l'aire d'étude Toul, Nancy et Dieulouard, confirme la position du maître d'ouvrage. Elle indique que ***« les modes alternatifs (à la route) ne semblent pas à même d'attirer une part importante de ces trafics »***. Cependant, elle souligne qu'*a contrario*, ***« une importante amélioration de l'offre routière pourrait faire revenir certains déplacements vers la route et nuire ainsi aux offres alternatives de transport »***.

Les autres modes de transport - Yutz le 1er juin (photo : S. Wilhelm)

Outre le dossier du maître d'ouvrage, plusieurs études prospectives sur la capacité du réseau ferroviaire en Lorraine et sur la stratégie d'évolution de l'offre TER METROLOR 2016-2025 étaient accessibles au public sur le site Internet du débat, ainsi que la première partie « diagnostic » de l'étude d'opportunité d'un aménagement multimodal entre Thionville et le Luxembourg, réalisée par la société INGEROP.

Si la thématique soumise au débat portait sur l'offre alternative ou complémentaire de transport, il faut souligner que ce découpage thématique n'avait pour but que de faciliter le débat. Comme tout découpage, il présente un côté arbitraire et réducteur. Le compte rendu de l'atelier précise d'ailleurs que *« l'assentiment au projet, partagé par une large majorité des participants, n'excluait pas pour autant pour eux d'envisager des solutions alternatives à la route tant pour le transport de voyageurs que pour le transport de fret. »* Plus encore, le cahier d'acteur n° 30

d'Infrastructures, Projets, Économie, Action (IPEA) propose d'inscrire la réflexion dans une vision globale, le projet A31 bis n'étant qu'un élément au sein *« d'un système de transport cohérent et multimodal »*.

Nonobstant ces remarques, le présent chapitre reprend les principaux enseignements de l'atelier qui évoque *« la nécessité de compléter le projet A31 bis avec le développement ou l'amélioration d'autres modes de transport comme les bus transfrontaliers, le covoiturage, le train aussi bien pour les voyageurs que pour le fret ferroviaire, le fluvial et même l'évocation d'une possibilité de monorail entre Thionville et Luxembourg »*. Ainsi, la question est-elle abordée d'abord sous l'angle de l'offre pour les voyageurs, puis pour les marchandises. Enfin, il sera évoqué quelques interrogations posées pendant le débat.

2.3.1. Les voyageurs

Les besoins de mobilité des voyageurs conjuguent à la fois des déplacements journaliers ou occasionnels sur des courtes, moyennes ou plus longues distances. Tous les modes de transport ne couvrent pas la totalité de ces besoins et comme le rappellent les experts : *« le choix modal est souvent lié à des considérations de commodité »*.

Atelier sur l'offre des réseaux de transports et les déplacements frontaliers - Thionville le 11 juin

2.3.1.1. Le ferroviaire

Le débat a surtout porté sur les déplacements dans le Sillon mosellan qui va de Nancy jusqu'à Metz, puis Thionville et le Luxembourg et plus particulièrement sur l'offre alternative ferroviaire pour le transport des voyageurs dans la partie nord du projet, entre Metz, Thionville et le Luxembourg. Deux catégories de questions ont été abordées, la capacité ferroviaire, c'est-à-dire l'opportunité de la réalisation, ou non, d'une troisième voie, ainsi que l'offre du nombre de trains par heure et du nombre de places offertes.

Aucun problème de capacité ferroviaire identifié

La question posée au débat par un participant évoque la réalisation d'une troisième voie ferrée entre Thionville et le Luxembourg pour permettre une augmentation de l'offre de transport. Cette question prend son sens dans le rappel d'autres participants qui indiquent que le transport ferroviaire dans le Sillon lorrain combine une offre diversifiée : les TER qui assurent les liaisons entre les villes du Sillon mosellan, les TGV qui couvrent les besoins à plus longue distance ainsi que le transport de marchandises.

Ces trains utilisent les mêmes réseaux, d'où la question de la limitation liée à la saturation des voies et des gares. La réponse du directeur régional de la SNCF Réseau lors de la réunion de Thionville, le 21 mai, a été claire : ***« il n'y a pas de problématique de capacité du réseau qui soit identifiée à long terme entre Metz et le Luxembourg,*** *même s'il existe quelques nœuds ferroviaires qui nécessitent des travaux, notamment en gare de Metz ou de Nancy »*.

Le cadencement et les projets du Grand-Duché de Luxembourg : une double « révolution »

Le cahier d'acteur de la CFTC rappelle ***« la politique volontariste du Conseil régional qui a permis de renouveler le matériel roulant en totalité pour un montant de plus de 576 millions d'euros (partenariat avec la Sarre et le Luxembourg) et ainsi offrir un meilleur confort dans les trains, plus de sécurité et de fiabilité »*** (cahier d'acteur n° 15). Ce qui s'est traduit par une augmentation de 50 % de la fréquentation des TER de 2002 à 2012 au niveau régional. Même si une certaine érosion apparaît depuis 2012, on constate que 250 000 Lorrains utilisent le TER en Lorraine (soit 17 %), le restant de la population se déplaçant principalement en voiture individuelle.

Cependant, cette amélioration semble concentrée sur les axes les plus fréquentés, ce que déplore un adjoint au maire d'Essey-lès-Nancy qui déclare que la ***« SNCF appauvrit les dessertes depuis 15 ans dans le Toulois, vers Paris, vers Strasbourg, vers Luxembourg et vers le sud de la France. »*** De même, un participant déplore l'impossibilité de prendre le train pour aller travailler entre Metz et Hayange. Un autre participant souligne l'absence de train en horaire tardif. L'abandon du projet de la gare d'interconnexion de Vandières est regretté par un autre participant. Ce projet, lui semblait répondre en partie à la volonté de désengorger l'autoroute.

Néanmoins, cette politique volontariste se poursuit puisque la mise en œuvre du cadencement[1] des trains est prévue au cours de l'année 2016. Dans son cahier d'acteur, la SNCF parle ***« d'une première révolution avec la possibilité de 6 trains par heure en heures de pointe »*** entre Thionville et le Luxembourg, puis d'une ***« deuxième révolution »*** avec la mise en service des projets d'infrastructure au Luxembourg à l'horizon de 2020 (cahier d'acteur n° 5). Le tableau suivant a souvent été repris dans le débat. Il marque l'augmentation possible de 126 % du nombre de places assises.

Le directeur régional de SNCF Mobilités précise que cela représente de l'ordre de 18 000 places assises aux heures de pointe par sens et ajoute : *« Sans compter les places debout. Pour ceux qui utilisent les trains, vous voyez à peu près quel est le pourcentage de voyageurs debout dans les trains après Hettange. Donc, ces 18 000, si nous n'abandonnons pas cette possibilité d'avoir des voyageurs debout, cela en fait 27 000.* ***Je parle bien de 27 000 par***

	Thionville / Luxembourg-Ville	Voy / sens / Heure de pointe	Δ
Aménagement de la gare de Metz et cadencement	**Nombre de places assises proposées en 2014** Hypothèses : 4 sillons/hp, mixité US/UM2	2 700	
	Nombre de places assises proposées avec 6 sillons en 2016 Hypothèses : 6 sillons/hp, UM2	4 068	+ 51%
Augmentation de la capacité au Luxembourg	**Nombre de places assises proposées avec 6 sillons en UM3 Horizon possible 2020** Hypothèses : 6 sillons/hp, UM3	6 102	+ 126%

Nombre de places dans TER 2N 3 caisses US : 339 places assises
Nombre de places dans TER 2N 3 caisses UM2 : 678 places assises
Nombre de places dans TER 2N 3 caisses UM3 : 1 017 places assises
US : Unité Simple
UM : Unité Multiple (UM2 = 2 x US, UM3 = 3 x US)

Une augmentation possible à l'horizon de 2020 (cahier d'acteur n° 5 - SNCF)

(1) *Le **cadencement** est une façon d'exploiter un réseau de transport en commun qui consiste à organiser la circulation des véhicules de manière répétitive tout au long de la journée.*

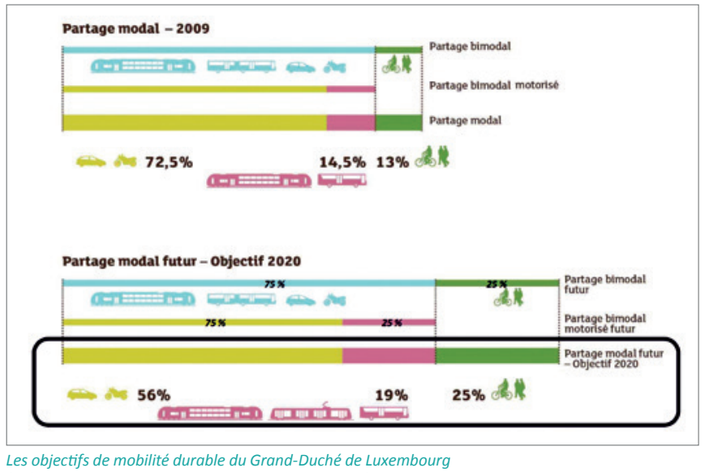
sens, pendant la période de pointe. » (NB : ce nombre de 27 000 comprend les places assises et les places debout). Ce chiffre est à mettre en rapport avec les trafics moyens journaliers sur l'axe A31-A3 :

- Près de 48 000 véhicules par jour par sens de circulation au sud de Richemont (échangeur A30/A31) ;
- Environ 30 000 véhicules par jour par sens de circulation entre Thionville et la Croix de Bettembourg ;
- De l'ordre de 32 000 véhicules par jour par sens de circulation entre les Croix de Bettembourg et de Gasperich.

En parallèle, la fréquentation des trains transfrontaliers fait état, en 2013, d'environ 6 000 voyageurs par sens en destination de la gare de Luxembourg et en provenance d'une gare TER du Sillon lorrain (selon les données de billettique Aristote sous les hypothèses de symétrie des trafics gare à gare et de 300 jours moyens équivalents/an - source : étude d'opportunité d'un aménagement multimodal). En comparaison, en 2014, la ligne d'autobus transfrontalière n° 300, qui est la ligne principale, a transporté 4 000 voyageurs par jour et par sens.

Cependant, les accès aux gares, les parkings de rabattement et une articulation avec les réseaux urbains doivent encore faire l'objet d'études et de réalisation. À plus long terme, la SNCF rappelle l'existence de deux infrastructures ferroviaires qui permettraient d'accéder rapidement à la gare de Thionville depuis l'est (ligne de Bouzonville, via Yutz) et depuis l'ouest (ligne de Longuyon *via* Hayange).

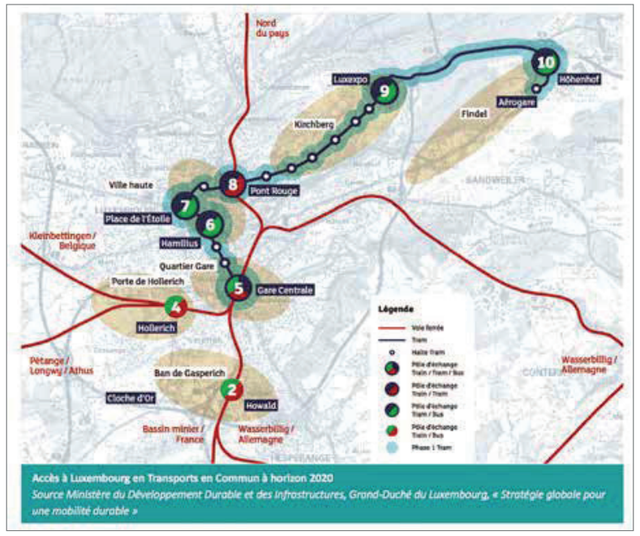
La *« deuxième révolution »* est liée à la réalisation d'un grand nombre de travaux prévus par le Grand-Duché de Luxembourg, dont la mise en service finale est prévue en 2021. La présentation de ces travaux a été un des temps forts de la réunion thématique de Thionville. Deux conseillers du ministère du Développement durable et des Infrastructures du Grand-Duché de Luxembourg ont décrit la stratégie pour une mobilité durable mise en œuvre au niveau du Grand-Duché, et plus spécialement les travaux destinés à améliorer le transport transfrontalier.



Les objectifs de mobilité durable du Grand-Duché de Luxembourg (présentation luxembourgeoise – Thionville le 21 mai)

Cette stratégie vise à ***« réduire la dépendance automobile tant sur les trajets intérieurs que sur les trajets transfrontaliers »***. L'objectif du Grand-Duché est d'abord de commencer par la mobilité douce en augmentant sa part à 25 % de tous les trajets, puis d'augmenter fortement l'utilisation du transport en commun en vue de ramener à 56 % la part de la voiture individuelle (que ce soit en covoiturage ou en trajet seul).

Pour le Luxembourg, le train reste l'épine dorsale de la mobilité en transport en commun tant au niveau du Grand-Duché qu'au niveau du transport transfrontalier. L'augmentation des capacités ferroviaires passe par la réalisation d'une nouvelle ligne de 8 kilomètres à deux voies entre la gare de Luxembourg et la gare de Bettembourg (première gare située au-delà de la frontière). Cette ligne permettra d'offrir des capacités supplémentaires pour les lignes transfrontalières et les TGV EST ainsi qu'une réduction du temps de parcours et une meilleure régularité. Cette amélioration s'accompagne également de la réalisation d'un tram dans la ville de Luxembourg qui desservira 11 pôles d'échanges multimodaux. Ces pôles doivent assurer une liaison efficace entre la voiture (parkings-relais), le train, les bus et la mobilité douce. Au total, c'est 1,1 milliard d'euros qui sera investi dans ces projets (non inclus, la réfection de la gare centrale de Luxembourg et la gare de Howald).



Les projets du Luxembourg (cahier d'acteur n° 5 – SNCF)

Ces projets, qui visent à améliorer les conditions pour se rendre sur le lieu de travail des Luxembourgeois, mais aussi des travailleurs transfrontaliers, s'inscrivent dans le schéma de mobilité transfrontalière (SMOT) établi entre la France et le Luxembourg dans le cadre des travaux de la « Grande Région »[2]. Le SMOT fixe ***« des objectifs très ambitieux de part modale de 25 % pour vraiment améliorer cette mobilité transfrontalière, pour la rendre plus durable et pour donner un rôle très important aux transports en commun »***.

L'étude d'opportunité d'un aménagement multimodal sur l'A31 entre Thionville et Luxembourg entre dans ce contexte, le SMOT incluant aussi les transports transfrontaliers par autobus. La DREAL, dans sa réponse à une question, indique que l'étude de l'**exploitation d'une voie multimodale sur l'axe A31/A3 entre Thionville et**

(2) *La « Grande Région » est un groupement européen de coopération territoriale qui réunit le Grand-Duché de Luxembourg, les Länder de Rhénanie-Palatinat et de Sarre, la Région wallonne, ainsi que la région Lorraine.*

Luxembourg Ville ***« participe de cette volonté partagée avec les autorités luxembourgeoises de développer les alternatives à la voiture "solo", en l'occurrence en favorisant le transport par bus et le covoiturage. »*** La DREAL précise que cette démarche vise à augmenter la part des transports alternatifs à la voiture individuelle, part de l'ensemble des déplacements Lorraine-Luxembourg qui devrait passer à 20 % en 2020, puis à 25 % en 2030.

Plusieurs participants ont souligné le caractère exemplaire de cette démarche et estiment *« qu'une autre politique est possible ».* De ce fait, ils s'interrogent sur les objectifs de report modal au niveau de l'ensemble du Sillon lorrain, c'est-à-dire sur l'ensemble du périmètre du projet A31 bis, et souhaitent connaître la répartition modale induite par le projet.

Au-delà de 2020, l'étude d'opportunité d'un aménagement multimodal entre Thionville et le Luxembourg indique que *« d'après la SNCF, la capacité maximale que la ligne pourrait atteindre, en faisant l'hypothèse que le trafic fret soit détourné vers Longwy (à l'exception de l'autoroute ferroviaire) et que la ligne Thionville-Luxembourg soit uniquement dédiée au trafic voyageurs depuis la France, est de 10 trains de 4 rames chacun par heure de pointe, soit une augmentation de la capacité actuelle de l'ordre de 500 %. »* Ces possibilités théoriques restent à étudier.

2.3.1.2. Les autocars transfrontaliers et les bus urbains

Dans ce domaine, la question de la multiplicité des Autorités Organisatrices de Transports (AOT)[3], a été pointée lors des réunions publiques et plus particulièrement la question de leur superposition. Un participant précise : ***« Pour le bus, j'ai également constaté une anomalie assez importante. Pour aller du sud de Nancy jusqu'à Metz, par exemple, sachez qu'il y a deux réseaux de bus. Il y a un réseau de bus dans le département de la Meurthe-et-Moselle et un réseau de bus dans le département de la Moselle. Mais, là aussi, c'est coupé ».***

Nancy le 21 septembre (photo : G. Clément)

Des réponses existent à plusieurs niveaux. Le député de la 5e circonscription de la Meurthe-et-Moselle propose d'inventer ***« un faisceau de solutions dans le cadre d'une AOT unique sur le sud de la Meurthe-et-Moselle »*** qui remplacerait les quinze AOT existantes et offrirait des solutions alternatives de transport voyageurs à l'autoroute sur le sud de la Meurthe-et-Moselle, entre Toul et Nancy. Un tel regroupement des AOT existe au nord du département de la Moselle, il s'agit du Syndicat mixte des Transports Urbains (SMITU) de Thionville-Fensch.
Le SMITU regroupe 35 communes du nord du département appartenant à 6 communautés de communes. Il exploite trois des quatre lignes transfrontalières situées dans le Sillon lorrain. La quatrième ligne, la ligne 300, propose un départ toutes les sept minutes en heures de pointe. Ces lignes sont régulièrement renforcées par l'ajout de courses supplémentaires et l'achat d'autobus à deux étages est envisagé (source INGEROP). En outre, une nouvelle ligne vient d'être mise en service au départ du Luxembourg à partir de la rive droite.

(3) *Une Autorité Organisatrice de Transports (AOT) est une collectivité publique qui définit la politique de desserte et la politique tarifaire des transports.*

Les bus urbains *« captent essentiellement les déplacements radiaux »* (dossier du maître d'ouvrage) vers les centres-villes, d'où leur fonction d'acheminement des voyageurs vers les gares. L'amélioration de l'accès aux gares est donc un impératif pour l'amélioration du report modal en faveur du ferroviaire. Après Metz et Nancy, c'est la ville de Thionville qui envisage la création d'un transport en commun en site propre (TCSP). Le directeur de la société TransFensch évoque ce projet dont la première ligne mise en service desservirait la gare de Thionville. Dans le cahier d'acteur n° 7, l'association AGIRR-FNAUT se préoccupe de l'avancement du projet de TCSP de Thionville, qui lui semble bien trop modeste par rapport à son potentiel et dont le tracé ne lui apparaît pas optimal.

2.3.1.3. Les modes « doux »

Ce thème a été peu mis au débat. Certes, un participant signale l'absence de continuité cyclable et appelle à un projet *« d'une route à vélo entre Nancy, Metz, Thionville et Luxembourg »,* qui devrait desservir toutes les gares. Cette absence de piste cyclable pour desservir certaines gares trouve son corollaire dans l'absence de garages à vélo. Dans ce domaine, le Grand-Duché de Luxembourg a exposé un plan volontariste de réalisation de pistes cyclables et de développement des modes doux, dont il rappelle qu'ils sont moins polluants.

2.3.1.4. Des idées de dispositifs nouveaux : covoiturage, monorail, etc.

Des objectifs ambitieux de covoiturage retenus par la DREAL et le Grand-Duché de Luxembourg, en parallèle à un nouveau partage modal de l'autoroute

Dans le cadre de la réalisation de l'A31 bis, la DREAL associée au Grand-Duché de Luxembourg a mené une étude d'opportunité sur **un aménagement multimodal entre Thionville et le Luxembourg**. La réalisation d'une étude de ce type dès la conception d'un projet est à souligner. Cet *« aménagement multimodal a pour objectif d'augmenter la capacité d'échanges entre la France et le Luxembourg par des moyens de mobilité collective (autocar, covoiturage), en visant un meilleur partage modal des déplacements concernés et une limitation du phénomène de périurbanisation ».*

Pendant le débat, **le covoiturage et son développement ont été largement évoqués**. Ce dispositif reçoit un écho favorable, même si des questions sont soulevées, notamment le manque de **parkings-relais** et leur financement. Les participants déplorent le petit nombre et la petite taille de ces parkings. *« Ils sont souvent pleins ce qui d'une certaine manière démontre qu'ils ont un réel succès et une réelle utilité ».* Le qualificatif qui revient alors régulièrement sur ce dispositif est *« largement insuffisant ».* Corollairement, une répartition judicieuse de tels parkings tout au long de l'itinéraire est souvent évoquée. Le fait que le financement des parkings-relais repose uniquement sur les collectivités territoriales est regretté, *« l'État n'apporte aucune contribution »* souligne le président du Conseil départemental de Moselle. Un citoyen thionvillois propose d'avoir recours aux moyens informatiques pour développer le covoiturage. Un autre participant évoque pour promouvoir le covoiturage, *« la généralisation des PDIE (plans de déplacements interentreprises), des aires de covoiturage et des applications mobiles. »*

Question Twitter – Nancy le 15 avril (photo : G. Clément)

Nancy le 21 septembre (photo : G. Clément)

C'est dans ce contexte d'un assentiment quasi général vis-à-vis covoiturage que s'inscrit l'étude conduite en partenariat avec le Grand-Duché de Luxembourg citée ci-dessus. Cet aménagement pourrait conduire soit à ***« l'exploitation multimodale de la troisième voie »*** (directrice de la DREAL), soit à ***« une troisième voie réservée*** *ou une troisième voie et une bande d'arrêt d'urgence spéciale, avec des dispositifs adéquats pour permettre son exploitation. Cela peut être en plus un travail sur les accès à cette infrastructure, des accès réservés, des accès privilégiés »* (directeur adjoint de la DREAL). L'idée est de faciliter les transports collectifs et le covoiturage sur cette section afin *« de trouver quel est le meilleur aménagement multimodal que nous pouvions mettre en place pour remplir des objectifs de partage modal que nous souhaitons avoir sur ce réseau. »* (représentant du ministère du Développement durable et des Infrastructures du Grand-Duché de Luxembourg, Thionville le 21 mai). Seule la première partie « diagnostic » de cette étude était disponible dans le cadre du présent débat sur le site Internet.

L'étude doit se poursuivre par la mise en place d'un modèle multimodal de simulation de trafic sur cette aire d'étude, pour examiner la répartition de la demande en fonction de l'offre routière et celle des transports en commun. Ce modèle, une fois réalisé et *« bien calé »*, permettra de réaliser différentes simulations qui seront testées entre le mois de décembre 2015 et l'été 2016. Elles permettront d'éclairer les partenaires sur les différentes solutions pouvant être mises en place.

Globalement, le maître d'ouvrage a retenu une évolution de 5 % à 15 % de la part du covoiturage dans ses études de trafic, réalisées dans le cadre du projet A31 bis (taux d'occupation supérieur à 2,5), ce qui correspond à un objectif ambitieux.

Mais le développement du covoiturage est questionné par l'association nationale de défense des consommateurs et des usagers (CLCV) qui indique que *« la CLCV n'est pas en phase avec ce projet de développement, qui sous-entend que partout où il n'y a pas de transports collectifs, les autorités privilégieront cette formule. En réalité, l'objectif a pour finalité de réduire la flotte ferrée et routière des transports collectifs, pour réaliser des économies. En l'état, nous sommes loin d'un développement dit durable ».*

La réalisation d'un monorail, entre Thionville et le Luxembourg

Le président de l'association UCIROUTHE (Usagers et Citoyens de la route) propose *« des solutions alternatives, écologiques et au moindre coût »*. Parmi celles-ci, la réalisation d'un monorail suspendu à moteur roue en référence au projet « TrensQuébec ». Ce projet permettrait de transporter 4 200 passagers par heure entre Thionville et le Luxembourg.

Le maître d'ouvrage estime que le **monorail possède une capacité individuelle inférieure à celle d'une rame ferroviaire**, donc ne juge pas cette offre comme une alternative plus intéressante que celle offerte par le TER. Il souligne que si ce projet devait se développer, c'est nécessairement en lien avec les autorités luxembourgeoises. Dans ce contexte, les représentants du Grand-Duché de Luxembourg ont rappelé lors de la réunion de Thionville qu'ils ne retenaient pas ce projet de monorail, compte tenu de leur choix pour une nouvelle ligne ferroviaire de Bettembourg à Luxembourg. Ils ont précisé qu'il n'y avait pas techniquement l'espace sur les réseaux autoroutiers pour construire un monorail.

Nancy le 21 septembre (photo : G. Clément)

D'autres propositions…

D'autres propositions innovantes susceptibles de satisfaire les besoins conséquents de la « grand-rue des Lorrains » sont évoquées par un maître de conférences de l'Université de Lorraine. Ce point de vue évoque les trains de véhicules intelligents (projet européen SARTRE) ainsi que la mise en place du CMDII (Centre multimodal de distribution inter et intra-urbain). Il s'agit d'une nouvelle organisation qui impose à tous les camions amenés à charger ou à livrer dans le Sillon de passer par l'un des centres multimodaux. Le chargement sera acheminé dans le Sillon *via* des camions plus petits, propres et circulant hors des heures de pointe. Plus rapide, plus sûr, moins coûteux, il rend les villes du Sillon plus agréables tout comme l'A31. Les camions en transit circulent au sein de trains de véhicules connectés. Enfin, la mise en œuvre du Sky Tran de la NASA, une capsule de quatre places circulant à un rail suspendu à 10 mètres de haut, avec des stations tous les 500 mètres en ville, est également évoquée.

2.3.1.5. Les contraintes et les limites du report modal vers le ferroviaire, les bus et le covoiturage

Au-delà de la question d'une offre alternative à la voiture, le débat public s'est intéressé à la satisfaction des besoins des usagers que cette autre solution pouvait entraîner.

Un premier aspect est lié au caractère diffus des déplacements, notamment domicile-travail. Le dossier du maître d'ouvrage indique que *« parmi les 11 principales communes émettrices de travailleurs frontaliers seules quatre disposent d'une gare offrant une liaison ferroviaire vers le Luxembourg. Les travailleurs frontaliers de ces quatre communes représentent seulement 20 % de l'ensemble des travailleurs frontaliers. »* Ce pourcentage de 20 % doit cependant être mis en perspective, l'étude d'opportunité d'un aménagement multimodal indique que la seule ville de Luxembourg accueille la grande majorité des destinations avec 30 600 frontaliers issus de l'aire d'étude, soit 47,3 %. La différence de pourcentage provient d'aires d'étude différentes. Quoi qu'il en soit **le caractère diffus des déplacements demeure un frein au transfert modal.**

Un deuxième frein est constaté quand une **activité différente intervient dans la chaîne de déplacement domicile-travail.** Le dossier du maître d'ouvrage indique que 17 % des usagers de la voiture mentionnent l'existence d'un déplacement professionnel intermédiaire dans la journée. Le choix d'utiliser la voiture au départ du domicile est alors renforcé. Une étude sur l'ensemble des frontaliers des trois pays limitrophes indique que seuls 54 % des frontaliers effectuent uniquement un aller-retour domicile-travail (étude d'opportunité d'un aménagement multimodal).

Débat mobile – Toul le 6 mai et Thionville le 12 mai

Un troisième frein est lié au mode de **rabattement des déplacements sur le TER**. Selon l'étude d'opportunité d'un aménagement multimodal, pour se rendre à la gare, près de la moitié des transfrontaliers optent pour le mode doux ou le deux-roues, l'autre moitié pour la voiture afin de se rendre à la gare. Ce constat est à mettre en lien avec le contenu du cahier d'acteur de la CFTC à propos de l'érosion de la fréquentation du TER constatée depuis 2013 : *« Cela est dû essentiellement au manque d'articulation entre les différents réseaux (25 Autorités Organisatrices de Transport en Lorraine) tant du point de vue horaire que tarifaire ainsi que la faiblesse de prise en compte des modes doux (offre de stationnements vélos, personnes à mobilité réduite) et des parkings autour des gares ou des pôles d'échanges multimodaux ou bien encore des parkings »* (cahier d'acteur n° 15).

Un participant constate que *« passé 8 heures du matin, il n'y a plus de places »* dans le parking de la gare de Thionville. L'étude sur l'opportunité d'un aménagement multimodal (étude INGEROP) précise qu'actuellement deux parkings (l'un gratuit, l'autre payant) représentant près de 1 000 places au total sont implantés à proximité de cette gare. Cette question des parkings est reprise par la SNCF qui indique qu'un de ses rôles *« est d'aider à libérer des terrains pour réaliser des parkings »*. Ainsi ont été réalisés récemment différents **parkings gratuits à proximité des gares**. La SNCF évoque un coût de 35 euros par mois et le relativise avec celui des prix de parking à Luxembourg qui se situent plutôt autour de 200 ou 300 euros par mois. Cependant, 65 % des frontaliers de l'aire d'étude déclarent bénéficier d'une possibilité de stationnement privé mise à leur disposition sur leur lieu de travail. Il semblerait alors logique de mettre en perspective ce coût de 35 euros par mois avec le coût du péage proposé dans l'hypothèse « concession partielle ».

La part des transports en commun dans l'acheminent des voyageurs vers les gares est faible, même si les quatre lignes majeures du réseau de bus du SMITU permettent un rabattement sur la gare de Thionville, avec des arrêts de bus situés sur le parvis de la gare, sur des voies réservées. D'ailleurs, le SMITU prévoit la réalisation de deux tracés de bus en site propre permettant la desserte de la gare de Thionville. Le projet envisage de connecter les sites propres à la future voie multimodale de l'A31. Cependant, l'étude d'opportunité d'un aménagement multimodal indique que ***« le développement d'un mode en site propre (sur l'A31 bis) présentant des temps de parcours compétitifs et une bonne accessibilité en voiture pourrait être concurrentiel par rapport au TER et ne pas générer le report modal initialement attendu. »***

En amont des cars, le rabattement s'effectue en voiture dans plus de 60 % des cas, l'existence de places de stationnement prenant alors une importance encore plus grande. *A contrario*, ils permettent une desserte plus fine du territoire. Ce constat peut s'étendre au covoiturage pour lequel les parkings-relais sont saturés dès leur ouverture, ainsi que des parkings dits « sauvages » qui existent à proximité de l'A31.

C'est dans ce contexte d'équilibre des diverses offres de transport que l'étude d'opportunité prend toute sa dimension.

2.3.2. Les marchandises

Le dossier du maître d'ouvrage prend en compte un scénario volontariste de report modal, au profit du rail et de la voie d'eau, pour le transport des marchandises. Il repose sur les projets prévus à l'horizon de 2030 dans le Sillon lorrain. Il conclut que *« les hypothèses les plus optimistes de report conduisent à envisager une diminution moyenne de 1 200 poids lourds par jour pour un trafic moyen 2030 estimé à 11 000 poids lourds par jour sur l'A31. »*

Le transport de marchandises dans le Sillon lorrain - Nancy le 21 septembre (photo : G. Clément)

Le trafic poids lourds a souvent été cité comme une des causes de l'engorgement de l'autoroute et un des facteurs accidentogènes de l'autoroute. **Le rejet des poids lourds** est exprimé avec plus de force lorsqu'il s'agit du trafic international *« qui n'apporte rien à l'économie régionale »*. Ce qui conduit à des prises de position qui demandent à *« imposer des restrictions du trafic des poids lourds pour favoriser le report modal »*, ou bien, *« de réguler le trafic poids lourds par l'instauration d'une écotaxe »*. En fait, ces propositions s'appuient sur le constat du maître d'ouvrage qui indique que *« 55 % du trafic poids lourds est du trafic de transit. »*

Pour l'association EDEN, *« ce trafic international s'explique en grande partie par l'évitement des autoroutes payantes allemandes, le plein en carburant effectué au Luxembourg où les taxes sont faibles. »* **L'idée d'un report de trafic en Lorraine et en Alsace lié à l'existence de la taxe allemande « LKW-Maut » a été reprise** dans plusieurs motions déposées par des conseils municipaux. Le maître d'ouvrage précise que seule l'attractivité des prix du carburant au Luxembourg incite les chargeurs et les particuliers à s'arrêter au Luxembourg pour faire le plein, mais écarte l'hypothèse d'un report de trafic des autoroutes allemandes sur l'A31. Il déclare que *« les résultats des enquêtes montrent qu'on estime à peu près à 1 000 poids lourds de report de l'autoroute A5 en Allemagne sur le réseau autoroutier alsacien.* ***On n'a pas identifié de report sur le Sillon lorrain particulier depuis cette période. »***

Les facteurs qui influent sur le **report modal des marchandises** diffèrent de ceux des déplacements locaux individuels. Le cahier d'acteur des professionnels du transport et de la logistique rappelle les conditions du choix du mode de transport pour les marchandises : *« la pertinence du mode est fonction des possibilités de massification. Pour un envoi inférieur à 1,5 tonne, c'est la camionnette qui s'impose ; les poids lourds pour les lots de 1,5 à 30 tonnes ; le fluvial et le ferroviaire (en Lorraine) de 1 000 à 3 000 tonnes. Il faut parler de complémentarité modale plutôt que de concurrence entre modes car si elle existe, elle est souvent marginale, et liée à certaines caractéristiques de l'envoi et aux possibilités techniques offertes par l'expéditeur ou le destinataire. »* (cahier d'acteur n° 12 - GIATEL)

2.3.2.1. Le ferroviaire

Le maître d'ouvrage a rappelé les ordres de grandeur du ferroutage lié à *« l'autoroute ferroviaire »* entre Bettembourg (Luxembourg) et Le Boulou (Perpignan) afin de les mettre en perspective, il indique que *« si nous considérons que nous avons à peu près 10 000 poids lourds, dont 55 % en transit, l'autoroute ferroviaire aujourd'hui, c'est 10 jours de trafic sur l'A31. »*

Initialement, la plate-forme de Bettembourg était destinée aux conteneurs, mais aujourd'hui, elle permet à des wagons spéciaux de charger des camions. **La politique de report modal de la route vers le ferroviaire vise un report modal sur l'autoroute ferroviaire** de l'équivalent de 450 camions par jour (contre environ 300 actuellement). Si l'augmentation de quatre à six liaisons par jour semble acquise, un participant évoque un objectif initial de dix liaisons par jour. À cela, le maître d'ouvrage rappelle qu'il n'est pas envisageable *« au vu de la congestion du réseau, notamment dans le Sillon rhodanien, d'envisager plus que 6 allers-retours pour le ferroutage »* (Metz le 25 juin).

Metz le 25 juin (photo : S. Wilhelm)

Globalement, ce type de report modal permet de diminuer le flux des camions de transit sur les autoroutes, mais *a contrario*, certains participants font remarquer que le trafic autoroutier est directement impacté par les plates-formes logistiques implantées aux limites des frontières françaises en Belgique (Athus, 120 000 conteneurs par an) et au Luxembourg (Bettembourg, 300 000 conteneurs par an). Ces plates-formes généreraient à terme un flux estimé à 1 200 camions quotidiens sur l'A31. Cette question de trafic induit est évoquée dans le dossier du maître d'ouvrage qui indique que la présence de plates-formes multimodales et logistiques générera un trafic de desserte et de rabattement significatif au niveau local.

Autre offre alternative ferroviaire : le secrétariat général du MEDEF de Meurthe-et-Moselle rappelle la mise en place d'un **Opérateur Ferroviaire de Proximité** (OFP) qui doit permettre *« de faire en sorte que les wagons isolés puissent être regroupés »*. Cette initiative vise à mettre fin au déclin actuel de ce type de fret ferroviaire souligné par plusieurs participants qui évoquent la croissance de ce type de transport en Allemagne.

2.3.2.2. Le fluvial

La Moselle canalisée, réseau à grand gabarit, possède un parcours parallèle à l'A31, *« c'est l'artère même du Sillon lorrain »*. Elle compte quatre ports publics et une vingtaine de ports dits privés. Le trafic fluctue entre 7 et 10 millions de tonnes de marchandises. En types de marchandises, les céréales sont dominantes. Elle a connu différents trafics, ce qui démontre *« une certaine capacité d'adaptation »*. La dernière mutation correspond au développement des engrais et des porte-conteneurs.

Les forces et les faiblesses du transport fluvial sont celles d'un transport massifié avec un faible impact environnemental, peu accidentogène et comportant des possibilités de développement. En termes de tonnage,

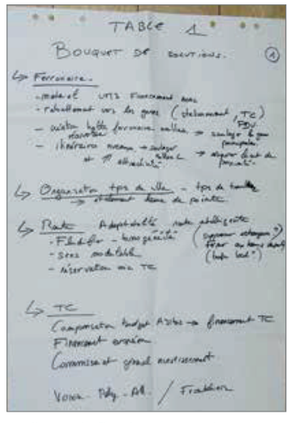
les réserves de capacité sont importantes comme le précise le responsable de Voies Navigables de France (VNF) : *« Il faut savoir qu'à aménagement quasi constant, la Moselle canalisée pourrait doubler de capacité de tonnages. Nous pourrions aller vers les 15 à 18 millions de tonnes sans difficulté. »*

Plusieurs projets de plates-formes multimodales sont portés par différents acteurs, notamment les Chambres de Commerce et d'Industrie (CCI) lorraines en leur qualité de gestionnaire des ports de Frouard et Metz, sans oublier les projets Europort et Terra Lorraine à Thionville-Illange. Cependant, *« ces infrastructures portuaires, si elles vont contribuer au report modal de la route vers la voie fluviale, vont également générer des flux routiers importants en pré et post-acheminement »*. Il faut également noter que le président du conseil départemental de Moselle regrette que le projet Europort (port de Thionville-Illange-Uckange), manque de soutien financier, tant au niveau régional que national.

La mise en place de la ligne conteneur sur la Moselle est récente, elle date de 2014. On compte pour l'année 2015 entre 1 000 et 2 000 conteneurs par mois. Le maître d'ouvrage considère que le développement des plates-formes multimodales permettrait à terme de recevoir annuellement entre 50 000 et 100 000 conteneurs, soit un report de la route vers le fluvial compris entre 140 et 280 poids lourds par jour.

2.3.3. L'atelier sur l'offre des réseaux de transports

Les conclusions de cet atelier reprennent une grande part des points déjà mentionnés ci-dessus (autobus transfrontaliers, covoiturage, train aussi bien pour les voyageurs que pour le fret ferroviaire, fluvial…). **Les participants de l'atelier estiment nécessaire de compléter le projet A31 bis avec le développement ou l'amélioration d'autres modes de transport**. En cela, il leur paraît nécessaire de poursuivre un objectif à long terme, celui de contenir la hausse du trafic, dans un souci de développement durable, de protection de la qualité de vie des riverains et de l'environnement, et un objectif à court et moyen terme qui consiste à offrir aux usagers une vraie alternative à la route.



Atelier sur l'offre des réseaux de transports et les déplacements frontaliers - Thionville le 11 juin

La **limitation ou la régulation de la circulation** sont également mentionnées lors de cet atelier. En la matière, la restitution évoque, entre autres, *« la régulation des accès par des feux pour certains échangeurs, la limitation du transit poids lourds aux heures de pointe, ce qui nécessite la création d'aires de stockage ».*

Si la mise en œuvre du **cadencement des TER** est soulignée par les participants, la **réutilisation d'anciennes gares et d'anciennes lignes ferroviaires**, ainsi que la modification de l'organisation du travail pour **étaler les flux** sont proposées.

Sur le plan autoroutier, les participants évoquent, comme propositions, la **continuité de la voie lente poids lourds** à la frontière luxembourgeoise, ou encore la possibilité de **moduler le nombre de voies** pour suivre les mouvements pendulaires du trafic : *« Au nord de Thionville, on pourrait avoir ainsi quatre voies ouvertes vers le Luxembourg le matin, deux dans le sens inverse et inversement ».*

En conclusion, le groupe indique que la solution aux problèmes rencontrés sur l'A31 ne peut pas venir du seul projet A31 bis, ni des seules offres alternatives mais bien de la complémentarité de tous les modes de transport.

2.4. LE FINANCEMENT ET LE PÉAGE

L'autoroute A31, dans sa partie sud jusqu'à Gye est à péage, mais sa partie nord ouverte depuis des décennies entre Toul et le Luxembourg est une autoroute de liaison gratuite, ce qui est rare en France et existe surtout dans les territoires déclarés en leur temps comme prioritaires pour l'aménagement du territoire : la Bretagne avec le Plan routier breton décidé en 1968 (mais il s'agit de routes à 2x2 voies) et le Massif Central avec le Plan routier Massif Central décidé en 1975 (autoroutes A20 et A75).

Or le projet A31 bis présente 3 scénarios de réalisation qui comportent au moins une section à péage. Il était donc évident que ce sujet serait un point fort du débat et ferait l'objet de discussions nourries. Les entretiens préliminaires menés par la Commission avant l'ouverture du débat public l'ont bien confirmé.

Thionville le 21 mai (photo : S. Wilhelm)

C'est pourquoi la Commission a décidé que le financement du projet, et donc le péage, ferait l'objet d'une des quatre réunions publiques thématiques et au surplus serait le thème de travail d'un des deux ateliers avec les citoyens. Lors de la réunion thématique de Pont-à-Mousson le 20 mai, elle a fait appel à deux experts indépendants pour approfondir les principes d'une concession et les règles s'appliquant au péage : M. Fourchy, directeur adjoint du cabinet Espelia et M. Abraham, ingénieur général honoraire des ponts, des eaux et des forêts. Ces contributions ont également été exposées lors de l'atelier "Financement" du 28 mai à Metz.

Le présent chapitre présentera les trois scénarios du projet, puis relatera les principaux arguments échangés et rendra compte des conclusions de l'atelier. Enfin, il abordera la question des autres sources de financement, sujet très débattu, et brièvement l'évaluation socio-économique, sujet au contraire très peu abordé. Comme cela a été souligné à plusieurs reprises au cours du débat, la nouvelle région Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine aura à se saisir du projet, s'il n'est pas abandonné, et notamment des questions relatives au financement.

2.4.1. Les trois scénarios du projet

Le maître d'ouvrage a rappelé **les principes d'une concession autoroutière** selon lesquels l'État confie la maîtrise d'ouvrage de l'infrastructure à un tiers, appelé le concessionnaire, qui réalise l'infrastructure, la finance puis l'entretient et l'exploite pour une durée déterminée par contrat. Le concessionnaire se rémunère par un péage institué par décret en Conseil d'État et bénéficie éventuellement d'une subvention d'équilibre versée pendant la durée des travaux. Il y a versement d'une subvention d'équilibre au concessionnaire lorsque le niveau de recettes issues du péage est insuffisant pour équilibrer les coûts de construction, les coûts d'exploitation et les coûts financiers.

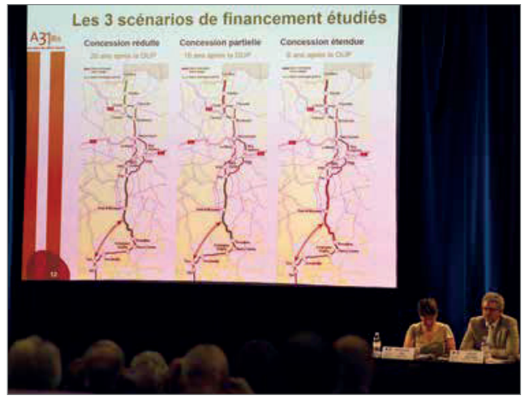
Le maître d'ouvrage présente dans son dossier **les scénarios suivants, caractérisés par la définition des sections à péage, le montant de la contribution publique globale et la date de mise en service de l'ensemble de l'itinéraire.**

Pour le maître d'ouvrage, **la Déclaration d'Utilité Publique (DUP)** pourrait être obtenue d'ici 5 ans environ, donc vers 2020, et le décret de concession signé en 2021 ou 2022. Il faut noter que les experts mandatés par la CNDP considèrent ces dates comme beaucoup trop optimistes.

La contribution publique est la somme des crédits publics affectés aux travaux sous maîtrise d'ouvrage de l'État d'une part, et des éventuelles subventions d'équilibre versées au concessionnaire d'autre part. Ces crédits publics proviendront de l'État et des collectivités territoriales. Le maître d'ouvrage évalue leur montant maximum à 60 millions d'euros par an.

2.4.1.1. Scénario d'une concession réduite

Seul le barreau neuf Toul-Dieulouard (33 kilomètres) est concédé. La mise en service de ce barreau est prévue 5 ans après la DUP, mais la totalité de l'itinéraire n'est livrée que 22 ans après cette DUP, donc **après 2040**, longtemps après la saturation attendue de l'A31.



Les trois scénarios de financement - Metz le 26 juin (photo : S. Wilhelm)

La contribution publique est comprise **entre 820 millions et 1 milliard d'euros** pour un coût total (système de péage compris) de 1,245 milliard d'euros. Le montant envisagé du péage est de 12,7 centimes d'euro HT par kilomètre (valeur 2010) pour un véhicule léger (VL) et 34,3 centimes d'euro pour un poids lourd (PL). Pour l'ensemble du barreau, cela donnerait en valeur 2010 environ **5 euros TTC pour un véhicule léger et plus de 11 euros HT pour un poids lourd.**

Remarque
Le maître d'ouvrage indique que les valeurs de 12,7c€ HT/km pour les véhicules légers et 34,3c€ HT/km pour les poids lourds sont les niveaux de référence des péages observés lors des dernières mises en concession.

2.4.1.2. Scénario d'une concession partielle

Sont concédés le barreau Toul-Dieulouard ainsi que la liaison neuve A30-A31, c'est-à-dire la traversée de Florange (5,5 kilomètres), et la section nord de Thionville jusqu'au Luxembourg (14 kilomètres). La section neuve reliant l'A30 à l'A31 serait réalisée 4 ans après la DUP et la section nord de Thionville 3 ans après cette DUP. L'ensemble de l'itinéraire serait livré 11 ans après la DUP, soit **au début des années 2030.**

La contribution publique est comprise **entre 390 millions et 590 millions d'euros**, pour un coût total de 1,345 milliard d'euros. Le montant envisagé du péage pour les véhicules légers est de 12,7 centimes d'euro HT par kilomètre pour les sections neuves et de 6,3 centimes d'euro pour la section nord. Pour les poids lourds, il est respectivement de 34,3 centimes d'euro et 17, 1 centimes d'euro HT. Au total entre Fameck et le Luxembourg, le péage acquitté par un véhicule léger sera en valeur 2010 de **1,90 euro TTC (0,84 euro TTC pour la traversée de Florange et 1,06 euro TTC pour la section nord). Pour un poids lourd, ce péage sera de 4,30 euros HT.**

Pont-à-Mousson le 20 mai (photo : G. Clément)

2.4.1.3. Scénario d'une concession étendue

Outre les sections précédentes, la section Bouxières-Féy (33 kilomètres) est également concédée. La mise en service de l'ensemble de l'itinéraire aura lieu 6 ans après la DUP soit **avant 2030**, d'après le maître d'ouvrage.
La contribution publique est comprise **entre 180 millions et 400 millions d'euros**, pour un coût total de 1,425 milliard d'euros. Le montant envisagé du péage sur la section Bouxières-Féy est de 3,2 centimes d'euro HT par kilomètre pour les véhicules légers et 17,1 centimes d'euro pour les poids lourds. Cela donnerait globalement **1,30 euro TTC pour un véhicule léger et 5,70 euros pour un poids lourd**. Sur l'ensemble de l'itinéraire, dans ce scénario, un automobiliste arrivant à Toul et se rendant au Luxembourg paierait 7,70 euros de péage, un poids lourd s'acquitterait de 18,80 euros HT.

Remarques
1. *Le maître d'ouvrage a bien évidemment précisé que les niveaux de péage qu'il avance ne sont que des hypothèses et qu'ils ne seront définitivement connus que lors de la mise en concession. Il en est de même pour ce qui concerne le montant des subventions d'équilibre.*
2. *La Commission tient à préciser que le montant des péages par section provient de ses propres calculs car le maître d'ouvrage s'est contenté dans son dossier de faire état de leur montant HT par kilomètre sans aller au-delà. Il a toutefois donné oralement des précisions chiffrées au cours de la réunion de Pont-à-Mousson en réponse à un participant qui soulignait que la seule chose qui l'intéressait était de connaître le montant global TTC du péage.*

2.4.2. Les arguments débattus

Ce thème du financement a été très largement débattu puisqu'il arrive en tête des thèmes abordés avec 267 contributions, que ce soit en réunions publiques ou sur Internet, soit 27,1 % du total des contributions, devant les caractéristiques du projet (264 contributions et 26,8 %). Dans les seules réunions publiques, ce thème du financement a fait l'objet de 108 interventions, soit 26 % du total. Sur Internet, elle représente plus de 27 % des contributions. Par ailleurs, cette question a été fortement évoquée lors des débats mobiles. Enfin, l'atelier du 28 mai l'a longuement abordée sans dégager une position unique comme l'a indiqué son rapporteur, M. Jacques Blindauer, lors des réunions publiques de Nancy et Metz fin juin.

Pour essayer de clarifier le débat, les points suivants ont été répertoriés : le rejet de toute concession ; des interrogations sur la concession et le coût des scénarios ; des interrogations techniques sur le péage ; des demandes, irrecevables, de modulation du péage en fonction des usagers ; l'acceptation du péage : de « franchement non » à « oui faute de mieux ».

2.4.2.1. Le rejet de toute concession

Avantages et inconvénients de la concession - Pont-à-Mousson le 20 mai (photo : G. Clément)

Certains, comme des responsables de la CGT lors des réunions de Toul (2 juin) et de Pont-à-Mousson (20 mai), ont **rejeté le principe même de la concession** considérée comme une privatisation d'un équipement public. De même, lors du débat mobile de Toul, un citoyen a dit qu'il s'agissait de *« verser des dividendes aux actionnaires de grands groupes privés »*. Dans sa lettre ouverte du 22 septembre à la ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, la fédération de Moselle du PCF affirme que *« le refus d'une privatisation de l'autoroute fait l'objet d'un consensus très large (à quelques exceptions près) »*. Un responsable de la CGT (Pont-à-Mousson, 20 mai) a regretté que le maître d'ouvrage n'ait pas présenté **un scénario de financement exclusivement public** tout en disant que le dossier ne permettait malheureusement pas une analyse fine du financement, affirmation partagée par un membre d'AGGIR-FNAUT. Il a proposé que l'État, puisqu'il a considéré l'élargissement de l'A31 comme prioritaire lors de la Commission Mobilité 21, puisse, avec ses partenaires, affecter 75 millions d'euros par an au projet permettant sa réalisation en 11 ans, hormis le barreau Toul-Dieulouard qui serait moins urgent. Par ailleurs, la CGT s'inquiète pour **l'emploi du personnel** de la Direction Interrégionale des Routes Centre-Est qui est chargée de la maintenance de l'A31 et qui perdrait de l'activité en cas de concession.

M. Fourchy, expert invité par la CPDP, a fait valoir dans son exposé liminaire à Pont-à-Mousson qu'il ne fallait pas considérer la concession comme une privatisation dans la mesure où, d'une part l'infrastructure reste un bien public, et d'autre part l'État reste l'autorité organisatrice, définit le besoin qu'il exprime dans le cahier des charges, notamment la politique tarifaire, et contrôle la bonne exécution du contrat.

S'agissant du personnel de la DIR, le maître d'ouvrage a répondu que les employés pouvaient être mis à disposition du concessionnaire ou bien reclassés dans un autre service.

Sur un plan général, le maître d'ouvrage a rappelé que la situation des finances de l'État rendait difficiles des efforts budgétaires supplémentaires et que son endettement élevé ne lui permettait pas de recourir à l'emprunt. L'intérêt de la mise en concession tient à ce que le concessionnaire mobilise des fonds privés et peut rec ourir à l'emprunt. Cela renchérit le coût du projet (intérêts, rémunération des capitaux, coût du système de péage) mais raccourcit considérablement les délais de réalisation puisqu'ils sont, d'après lui, de 6 ans après la DUP dans la concession étendue contre 22 ans dans la concession réduite, et plus encore sans aucune mise en concession.

En outre, la qualité est améliorée car la maintenance est incluse dans le contrat et chacun peut constater la qualité des autoroutes françaises concédées.

Cette dernière affirmation vient aussi en réponse à plusieurs participants se plaignant de l'état très dégradé de la chaussée de l'A31 en certains endroits : *« Je n'appelle plus cela des nids-de-poule, j'appelle cela des nids d'autruche »* (un participant, Metz le 16 avril).

À ce sujet, le maître d'ouvrage a fourni une fiche complémentaire en mai sur l'entretien des chaussées de l'A31 par l'exploitant, la Direction Interdépartementale des Routes Est (DIR Est) qui montre une dépense moyenne de l'ordre de 6 millions d'euros par an.

2.4.2.2. Des interrogations sur la concession et le coût des scénarios

La notion de **contribution publique** a parfois été mal comprise. Certains l'ont confondue avec une subvention publique (contributeurs sur Internet). Le maître d'ouvrage a dû rappeler que la contribution publique est la somme du coût des travaux effectués sous maîtrise d'ouvrage publique, donc hors concession, et d'éventuelles subventions publiques attribuées au concessionnaire dans le cadre du contrat en cas de déséquilibre financier de la concession, notamment si le trafic prévisible est trop faible.

Question Twitter - Pont-à-Mousson le 20 mai (photo : G. Clément)

La rentabilité du tronçon neuf Toul-Dieulouard, dont l'opportunité a été également fortement mise en cause pour d'autres raisons (voir les parties précédentes du présent compte rendu), a été très discutée car l'évaluation par le maître d'ouvrage de 15 000 à 18 000 véhicules par jour dont 5 000 poids lourds a été contestée. Pour certains participants, le péage aurait un effet dissuasif conduisant les usagers à rester sur l'A31 et donc à continuer à passer par Nancy (réunions de Nancy du 14 avril, de Pont-à-Mousson du 20 mai, de Toul du 2 juin, de Nancy du 24 juin). D'autres participants, lors des réunions de Pont-à-Mousson du 20 mai et de Nancy du 24 juin, ont mis en cause les études de trafic réalisées par le CEREMA à la demande du maître d'ouvrage.

Le maître d'ouvrage a donné en séance des indications sur le coût au kilomètre des poids lourds et la quantification du temps gagné. Devant les contestations de ses chiffres, il a produit une fiche complémentaire exposant ses calculs de coûts comparatifs pour justifier sa prévision de trafic de 5 000 poids lourds sur le barreau neuf. Le CEREMA, quant à lui, a expliqué qu'il avait recours à des modèles de trafic standardisés utilisés dans le secteur public comme dans le secteur privé. Il a nourri ces modèles avec les

résultats d'enquêtes effectuées directement dans le Sillon lorrain mais aussi d'études comme les « enquêtes ménages et déplacements » réalisées dans le secteur Toul-Nancy-Lunéville, à Thionville et dans le nord de la Meurthe-et-Moselle, donc sur des secteurs géographiques extérieurs, au moins en partie, au périmètre d'étude du projet d'où viennent des utilisateurs de l'autoroute.

Il n'en reste pas moins que **les trois experts mandatés par la Commission nationale du débat public ont considéré que le barreau Toul-Dieulouard à 2x2 voies était prématuré compte tenu du trafic maximum qu'ils estiment** à 15 000 véhicules par jour et nécessitait une subvention d'équilibre proche de la moitié du coût. Ils recommandent de ne pas le réaliser à court et moyen terme. Par ailleurs, ils ont validé la méthodologie des prévisions de trafic du CEREMA : *« Méthodologiquement, c'est donc une très bonne étude. Bien sûr, l'évolution de la demande de transport reste en partie incertaine »*. Ils suggèrent la **mise en place d'un observatoire partenarial du trafic**.

Les modalités de mise en concession ont fait l'objet de questions. Un participant à la réunion de Pont-à-Mousson le 20 mai, a craint que le concessionnaire actuel de l'A31 sud ne soit mieux placé, ce qui fausserait la mise en concurrence. Une question sur Twitter abordait aussi la question : *« Qui peut répondre à l'appel à concession ? Des concessionnaires français, des concessionnaires européens ou d'autres ? »*. M. Genain, le responsable des partenariats public-privé au Ministère chargé des Transports a répondu que *« toute personne qui est capable financièrement de tenir le choc et d'avoir les reins suffisamment solides est à même de présenter une offre si elle en a les capacités sur les plans technique, financier et juridique… De petites sections autoroutières ont été concédées récemment. »* Par ailleurs, dans son exposé liminaire, M. Fourchy, expert, avait souligné que depuis plusieurs années le mécanisme d'adossement entre des concessions anciennes rentabilisées et des concessions nouvelles déficitaires ne pouvait plus être mis en œuvre. Chaque concession doit maintenant être équilibrée.

Metz le 25 juin (photo : S. Wilhelm)

Un participant, en se référant au dossier A65 (Nancy le 24 juin), a fait part de ses inquiétudes dans le cas où le contrat de concession comporterait **une clause de déchéance** mal négociée. En l'absence des experts, le maître d'ouvrage a souligné que le concessionnaire prend le risque industriel, mais n'a pas apporté de réponse précise, faute probablement de bien connaître le dossier A65 qui concerne une autre région.

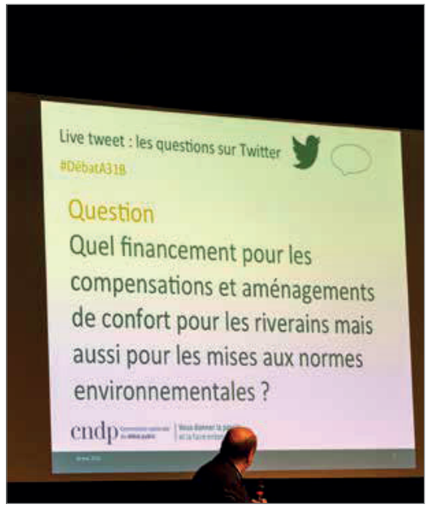
Remarque
La Commission considère que, sur un plan général, ce point concernant une éventuelle déchéance de concession devrait être précisé.

Les coûts du projet tronçon par tronçon ont été demandés au maître d'ouvrage. Dès la réunion publique d'ouverture à Nancy le 15 avril, un participant, étudiant, a formulé la demande pour le barreau Toul-Dieulouard. Un responsable de l'association AGGIR-FNAUT a réitéré une demande globale lors de la réunion de Pont-à-Mousson le 20 mai, puis au cours de l'atelier "Financement" du 28 mai.

DÉBAT PUBLIC
SUR LE PROJET AUTOROUTIER A31 BIS

Le maître d'ouvrage a répondu : *« Le projet n'a pas été conçu comme l'addition de parties indépendantes mais en effet comme un tout. Un tout unique et indissociable. Du coup, le chiffrage des différentes parties a été fait dans le cadre d'une approche globale… Un réseau routier a une fonctionnalité. Ce n'est pas juste un coût. Une section toute seule répond-elle en termes de besoins à toutes les fonctionnalités qui sont recherchées… Il y a une logique de construction d'un itinéraire nord-sud et si toutes les sections ne sont pas réalisées, on n'a pas cet itinéraire nord-sud. »* Toutefois, à la demande de la Commission, le maître d'ouvrage a fourni en juin une fiche complémentaire sur l'estimation des coûts de construction du projet A31 bis, comportant des ratios de coûts kilométriques et des estimations sommaires du projet découpé en 3 parties. Cette fiche n'a pas convaincu tous les participants.

L'aménagement de la RN431 est-il pris en compte ? Plusieurs participants à Metz, Thionville et Woippy ont **signalé des problèmes de sécurité sur la RN431**. Selon le projet, elle doit recevoir 50 000 véhicules par jour dont les poids lourds en déviation de Metz dont le trafic passerait de 2 500 à environ 10 000. Les participants pensent que cette route n'est pas adaptée à un tel trafic : virages serrés, profil en dévers, bande d'arrêt d'urgence trop étroite. Par ailleurs, ils indiquent que les échangeurs posent et poseront problème. Des travaux doivent donc être mis en œuvre, selon eux. À la demande du maître d'ouvrage, le CEREMA répond que certains problèmes ont été identifiés, notamment le dévers de deux virages qui pourra être réglé dans le cadre du projet. Par ailleurs, le maître d'ouvrage indique que d'ores et déjà on constate des dysfonctionnements sur certains échangeurs, *« qu'un travail devra être entrepris en partenariat avec les gestionnaires des voiries connectées à ces échangeurs »* et que des études complémentaires sont nécessaires.



Question Twitter - Pont-à-Mousson le 20 mai (photo : G. Clément)

Plus généralement, **la mise aux normes environnementales de l'autoroute existante a été une demande forte et réitérée**, qu'il s'agisse du bruit, du traitement des effluents ou des passages pour la faune (voir le chapitre 2.2).

Le maître d'ouvrage a écrit dans son dossier du maître d'ouvrage que seules les sections élargies bénéficieraient de mises aux normes rapides financées dans le projet, les autres devant se contenter des crédits annuels de droit commun. Mais il a parfois nuancé ce propos en réunions publiques et a écrit dans sa fiche complémentaire sur l'estimation des coûts de construction du projet A31 bis de juin 2015 que *« ces coûts globaux incluent les aménagements réalisés sur la totalité de l'emprise, même hors sections élargies (remises à niveau du point de vue de l'environnement). »*

Remarque
Au vu de ces réponses, la question peut être légitimement posée de savoir si les coûts correspondants aux travaux nécessaires sur la RN431 et les échangeurs ont été pris en compte intégralement dans le projet. De même, le financement des mises aux normes environnementales devra être précisé.

2.4.2.3. Des interrogations techniques sur le péage

Un maire a demandé (Pont-à-Mousson le 20 mai) quel était le **coût d'installation des systèmes de péage** en soulignant que sur le tronçon Bouxières-Fey il y a 7 entrées et 7 sorties, ce qui nécessiterait des investissements importants pour les mettre à péage. Le maître d'ouvrage n'a pas répondu précisément *« de peur de ne pas donner des chiffres exacts »*. Il a indiqué que ce type d'investissements faisait partie des coûts supplémentaires induits par la concession, ces coûts étant contrebalancés par des avantages : rapidité de réalisation, risque industriel supporté par le concessionnaire, maintenance de l'infrastructure.

Atelier sur le financement - Metz le 28 mai

D'autres participants (Metz le 16 avril, Pont-à-Mousson le 20 mai, etc.) se sont inquiétés de la technologie de péage utilisée en soulignant qu'avec la technologie classique des barrières de péage de **sérieux bouchons allaient se produire** et annihileraient les effets positifs sur la fluidité de la circulation d'un investissement très lourd. Le maître d'ouvrage a indiqué qu'il prévoyait des technologies *free flow*. Outre le télépéage sans arrêt à 30 km/h déjà utilisé en France, il existe d'autres systèmes dits *free flow* qui sont en cours d'étude, voire en service à Dublin et à Vancouver. Ces péages en flux libres utilisent soit les technologies de lecture automatique des plaques d'immatriculation, soit la reconnaissance d'un badge, voire un cumul des deux pour identifier également les utilisateurs non abonnés et donc exonérer l'ensemble des véhicules d'un passage par une barrière de péage classique. L'identification par la plaque d'immatriculation est maîtrisée techniquement mais nécessite une évolution du cadre législatif français, déjà amorcée, et une harmonisation avec les différents pays, notamment ceux de l'Union Européenne. Le maître d'ouvrage ajoute que dans le dossier les coûts d'installation pris en compte sont ceux des barrières de péage classiques.

De nombreux participants se sont inquiétés de la **fuite vers le réseau secondaire des voitures et des poids lourds**, indépendamment du débat déjà évoqué sur les poids lourds et le barreau Toul-Dieulouard, du fait du coût du péage. Dès la réunion d'ouverture de Metz, le 16 avril, un participant a dit : *« Dans ce cas, je préfère prendre directement les routes départementales, les routes communales »*. Selon un autre participant : *« Si vous mettez des péages sur l'A31, on voit bien que les poids lourds vont prendre les routes départementales »*. Le maître d'ouvrage répond qu'il est très conscient du problème et que *« l'objectif est bien que le péage ne pénalise pas l'utilisateur et ne le fasse pas fuir. Les niveaux de péage estimés prennent cet objectif en compte avec précisément des tarifs nettement inférieurs à ce qui peut exister sur d'autres linéaires et avec une différenciation très marquée entre le péage véhicules légers et le péage poids lourds. »*

Par ailleurs, le maître d'ouvrage fait valoir qu'à l'inverse, l'amélioration de la fluidité de la circulation sur l'A31 bis amènera certains usagers à revenir sur l'autoroute alors qu'ils avaient pris l'habitude d'utiliser le réseau secondaire, pourtant mal adapté, pour échapper aux bouchons. Plus encore, si le projet n'est pas réalisé, la saturation croissante de l'autoroute amènera de nombreux usagers à se reporter sur le réseau secondaire. Le CEREMA, prestataire du maître d'ouvrage, indique que ses modèles de trafic prennent en compte le degré de sensibilité des usagers au niveau de péage et que cela fait partie des données qu'il a fournies.

2.4.2.4. Des demandes, irrecevables, de modulation du péage en fonction des usagers

Les poids lourds en transit, c'est-à-dire n'ayant ni origine ni destination en Lorraine, ont été largement mis en cause. Ils représentent environ 55 % du trafic poids lourds selon le maître d'ouvrage. En effet, de très nombreux participants ont fait valoir qu'ils n'apportent rien à l'économie de la région tout en contribuant à la charge de la circulation, à la dégradation des chaussées et à la pollution. Parmi ces usagers, **les poids lourds étrangers ont été particulièrement dénoncés** puisqu'ils se ravitaillent et font le plein de carburant à la station-service de Berchem au Luxembourg où le prix du gasoil est peu élevé en raison d'une fiscalité avantageuse. De nombreux participants ont demandé que le péage soit plus élevé pour les camions étrangers.

Certains participants ont par ailleurs **demandé que les péages soient moins élevés pour les Lorrains et spécialement les travailleurs frontaliers** qui utiliseront quotidiennement l'A31 bis. L'expert, M. Claude Abraham a répondu à ces questions dans son intervention de Pont-à-Mousson en rappelant la législation qui s'impose à la tarification des péages et qui est reprise dans les appels d'offres. Il y a 5 catégories de véhicules depuis la moto jusqu'au poids lourd de plus de deux essieux et le niveau de péage de chaque catégorie est obtenu à partir de celui des voitures particulières en appliquant un coefficient multiplicateur (inférieur ou supérieur à 1). L'État peut imposer une variation du péage en fonction du niveau de pollution, ce qui est d'ailleurs d'application concrète difficile. Il peut également imposer une limitation à la variation du coût kilométrique du péage entre les sections les moins coûteuses et les sections les plus coûteuses. Enfin, le concessionnaire peut être autorisé à moduler le péage selon les périodes avec des heures de pointe et des périodes de creux.

Woippy le 28 avril (photo : S. Wilhelm)

Ce sont les seules modulations possibles car **le principe de base est l'égalité des usagers de chaque catégorie**. Il n'est donc pas possible de faire varier le péage en fonction de la nationalité de l'usager ou en fonction de son lieu de résidence.

Toutefois, il existe une **possibilité d'abonnement**, en général pour les trajets courts et nombreux, c'est-à-dire essentiellement les trajets domicile-travail. Cela n'est jamais la gratuité mais ce peut être une réduction substantielle des tarifs, bénéficiant parfois en plus d'une aide publique locale. Le maître d'ouvrage a souvent eu l'occasion de rappeler ces règles lors des réunions publiques et dans ses réponses sur Internet.

2.4.2.5. L'acceptation du péage : du « franchement non » au « oui faute de mieux »

Les réactions à l'institution de péages sur une, deux ou trois sections ont été très nombreuses et très variables.

« Franchement non » pour plusieurs participants utilisant leur voiture particulière et qui trouvent que le péage sera **trop cher** pour eux : *« D'où sortir cet argent ? »* pour reprendre l'expression d'un participant à Metz le 16 avril. Certains se sont référés au péage sur l'A4 considéré comme élevé. D'autres, lors des débats mobiles notamment, ont considéré que ***« le péage pénaliserait les gens qui travaillent »***, amenés à prendre quotidiennement l'autoroute.

D'autres participants, et ils sont nombreux, mettent l'accent sur une question de principe en affirmant que ***« les Lorrains ne paieront pas deux fois »***. Les experts comme le maître d'ouvrage ont démenti cette dernière assertion. Les experts ont insisté sur le fait qu'il n'y a que deux sources de financement pour un équipement public de cette nature : le contribuable, national et/ou local, et l'usager. L'A31 actuelle gratuite a été financée par le contribuable, et majoritairement le contribuable national extérieur à la Lorraine. Le maître d'ouvrage a indiqué que les éventuels péages, acquittés par l'usager, ne seraient assis que sur les portions nouvelles c'est-à-dire les barreaux neufs et les voies supplémentaires en cas d'élargissement sur place. Ils ne prendront évidemment pas en compte ce qui existe déjà. En outre, s'il y a, sur un tronçon, une subvention publique (payée par le contribuable), elle permet de réduire le montant du péage (payé par l'usager) : il n'y a pas ajout mais substitution. Le maître d'ouvrage indique que cela permet que les niveaux estimés des péages puissent rester relativement limités.

Une acceptation partielle pour certains participants, d'ailleurs beaucoup plus exprimée sur Internet ou dans les débats mobiles qu'en réunions publiques. Est citée une préférence pour la concession réduite ou pour la concession partielle, mais pratiquement pas pour la concession étendue. Il est possible d'en déduire un souhait largement partagé que la liaison Nancy-Metz reste gratuite.

Une acceptation de principe, ou au moins un « non-rejet de principe » pour des participants pendant l'atelier thématique du 28 mai qui citent le principe **« pollueur-payeur »** énoncé par la loi Grenelle I et qui considèrent donc qu'il semble normal que ce soit l'usager qui paie. Ce principe est repris dans un cahier d'acteur par le groupe écologiste du conseil municipal de Metz (cahier d'acteur n° 38) mais qui ne l'applique qu'aux seuls poids lourds. Les poids lourds en transit, 55 % du trafic moyen des poids lourds, notamment étrangers ont été largement mis

Atelier sur le financement - Metz le 28 mai

en cause. Pour un participant, le péage a au moins le mérite de les mettre à contribution. Un vice-président du Conseil régional se déclare favorable à la concession pour **la rapidité de réalisation** du projet et aussi **pour que les poids lourds en transit paient** (Woippy le 28 avril).

Une acceptation de principe aussi pour des participants qui lient cette acceptation au niveau du tarif : *« D'accord si ce n'est **pas cher** »*. Sur ce dernier point, le maître d'ouvrage répond qu'*« un travail a été fait pour évaluer les niveaux de péage acceptables afin d'éviter des reports importants sur le trafic adjacent. C'est pour cela que les valeurs de péage moyennes retenues sur le tronçon Bouxières-Fey sont du quart de la valeur nationale. »* [et de la moitié sur le tronçon au nord de Thionville].

Remarque
Le maître d'ouvrage assure dans son dossier comme en réunion publique, qu'il a fixé le montant des péages à un niveau nettement plus faible sur les portions en élargissement sur place afin de conserver les usagers de l'A31 et d'éviter qu'ils n'aillent sur le réseau secondaire. En même temps, il dit que les péages sur les portions élargies ne prendront en compte que les coûts d'élargissement (passage de 2x2 voies à 2x3 voies) et de mise aux normes ce qui explique leur niveau faible. Le débat public n'a pas permis de déterminer si le niveau envisagé des péages s'explique uniquement par l'effet mécanique de la prise en compte du seul élargissement ou si un effort supplémentaire a été inclus, ce qui aurait pour corollaire une subvention publique. Il semble que ce soit les deux, notamment sur Bouxières-Fey, mais il n'est pas possible de le déterminer précisément.

« Oui, faute de mieux » ; ce fut la position exprimée dès la réunion d'ouverture par le maire de Nancy : *« Je pense que nous avons besoin que ce projet A31 bis soit conduit à terme. J'ai dit [aux membres de la Commission] qu'il valait mieux une A31 bis à péage que pas d'A31 bis du tout. C'est une position que j'assume publiquement. »*

Cette position a été reprise par les représentants des milieux économiques.
- *« Nous sommes tout à fait favorables au projet A31 bis. Gratuit ou pas. S'il est gratuit, tant mieux »* (Président de l'automobile club lorrain, Nancy le 15 avril)
- *« Il faut réaliser ces aménagements… Il y aura sans doute un péage à subir en partie ou totalement. Ceci étant, c'est l'avenir de cette région »* (Président de la CCI, Yutz le 1er juin).

Pont-à-Mousson le 20 mai (photo : G. Clément)

Un travailleur frontalier s'y résigne aussi en demandant que le contrat de concession ait un terme déterminé : *« Si on doit mettre un péage pour aller au Luxembourg, je paierai, mais quand ce sera payé, il faut aussi savoir arrêter »* (Yutz le 1er juin). Sur ce dernier point, le maître d'ouvrage a souligné que les contrats de concession sont des contrats de long terme mais avec un terme effectivement fixé. Comme l'a dit l'expert, M. Fourchy, la pratique de l'adossement est maintenant interdite. Toutefois, l'État peut prolonger la durée du contrat en contrepartie d'engagements d'investissements nouveaux du concessionnaire, comme cela a été fait récemment.

De manière globale, ce qui explique ces prises de position acceptant peu ou prou le péage est avant tout l'argument de rapidité de la réalisation du projet mis en avant par le maître d'ouvrage, argument auquel les chefs d'entreprise et les travailleurs frontaliers sont particulièrement sensibles, suivis en cela par des élus politiques.

2.4.3. D'autres sources de financement

Le péage ayant donc beaucoup fait débat, de nombreux échanges ont porté sur la recherche d'autres sources de financement à même de l'éviter ou tout au moins de le réduire.

Remarque
Le maître d'ouvrage a inclus dans la contribution publique, qu'il évalue au maximum à 60 millions d'euros par an, les crédits de l'État et une participation des collectivités territoriales. « C'est un principe posé par le maître d'ouvrage État aujourd'hui dans le financement des grandes infrastructures de solliciter la participation [des collectivités territoriales] » a-t-il affirmé lors de la réunion de Pont-à-Mousson.
À Woippy comme à Pont-à-Mousson, des élus du Conseil régional ont estimé la participation des collectivités territoriales, régions, départements, communautés d'agglomérations et agglomérations à 10 %-15 % du financement, ce qui représenterait, d'après eux, pour la région Lorraine de l'ordre de 5 millions d'euros par an pendant 10 ans ou plus.
L'éventuelle participation des collectivités territoriales ne sera donc pas abordée dans le présent paragraphe car indépendamment de ces deux prises de position elle n'a pas été évoquée. Toutefois, comme cela a été largement exprimé au cours du débat public, le financement devra être réexaminé dans le cadre de la nouvelle région Alsace-Champagne Ardenne-Lorraine.

2.4.3.1. Une écotaxe régionale ?

De nombreux participants, dont des élus de toutes tendances politiques et des responsables économiques, ont **regretté l'abandon de l'écotaxe** qui aurait permis de taxer les poids lourds, notamment ceux qui sont en transit, de recueillir des fonds pour financer des investissements et de rendre plus compétitifs d'autres modes de transport des marchandises (fer, fluvial). **Ce point a été évoqué dans pratiquement toutes les réunions publiques et largement abordé sur Internet**. Il a été rappelé que depuis 2005 l'Allemagne avait institué la « LKW Maut » qui rapporte en net près de 4 milliards d'euros et s'est traduite aussi par des reports de trafic poids lourds en Alsace. Une demande a donc été formulée à plusieurs reprises (Nancy, Woippy, Metz, Yutz et Pont-à-Mousson) de **mettre en place à titre expérimental une écotaxe dans la grande région Alsace - Champagne-Ardenne - Lorraine**. Des propos du Président de la République à ce sujet ont été évoqués (Pont-à-Mousson le 20 mai). Le maître d'ouvrage a produit en mai une fiche technique *« Peut-on réutiliser le dispositif de l'écotaxe dans la grande région ACAL ? »* qui pointe les difficultés juridiques, techniques et

Metz le 15 avril (photo : S. Wilhelm)

financières d'un tel projet. Les difficultés techniques et financières sont d'ailleurs apparues au moment d'engager l'expérimentation alsacienne. La fiche conclut qu'il serait nécessaire de procéder à des études complémentaires s'inscrivant dans un calendrier à moyen et long terme.

2.4.3.2. Une vignette ?

Un participant (Pont-à-Mousson le 20 mai) a proposé de recourir à **une vignette pour les camions étrangers** en se référant à ce qui se fait dans plusieurs pays (Suisse, Belgique, Autriche, etc.) pour les véhicules empruntant les autoroutes. Le maître d'ouvrage comme les experts font observer que ces vignettes existent là où les autoroutes sont gratuites, ce qui n'est pas le cas en France. Il faut choisir entre vignette et péage et la France a fait le choix du péage depuis une loi de 1955.

2.4.3.3. Des financements européens ?

Nombre de participants, notamment des députés et les présidents des grandes collectivités territoriales, ont demandé que soient mobilisés des financements européens à travers le « Plan Juncker ». Le maître d'ouvrage a répondu qu'à ce stade du projet, non finalisé, il n'y a pas de financement européen identifié mais qu'il existe une volonté de la France de rechercher un financement dans le cadre du « Plan Juncker ».
M. Genain, responsable des Partenariats Publics Privés (PPP) au Ministère chargé des Transports a indiqué qu'il existe aussi un règlement européen sur le RTET (réseaux structurants reconnus au niveau européen) qui apporte certains financements uniquement pour les projets d'infrastructures véritablement transfrontaliers. Le maître d'ouvrage ajoute que le Luxembourg envisageant un élargissement de l'autoroute de son côté, il y a bien une initiative franco-luxembourgeoise en projet pour rechercher un tel financement.

Atelier sur le financement – Metz le 28 mai

2.4.3.4. Une participation du Luxembourg ?

La participation du Luxembourg a été évoquée à plusieurs reprises. À Pont-à-Mousson, par exemple, un participant a demandé que le Grand-Duché participe au financement du projet puisque le Luxembourg a besoin des travailleurs frontaliers, formés en France, qui empruntent tous les jours l'A31. Il pourrait au moins participer à la réalisation d'aires de covoiturage, a ajouté un autre participant.

2.4.4. L'évaluation socio-économique

En application du Code des transports, tout projet d'infrastructure doit faire l'objet d'une évaluation socio-économique réalisée en application des instructions gouvernementales et ministérielles de juin 2014. L'évaluation a pour objet de déterminer la VAN-SE (valeur actualisée nette socio-économique) du projet, c'est-à-dire son surplus global actualisé pour la collectivité. C'est la somme des variations des effets monétarisés actualisés de toutes natures induits par le projet, marchands et non marchands, relevant des sphères économiques, sociales

et environnementales pour lesquels on dispose de prix de marché ou d'une valeur monétaire de référence, comptés négativement (coûts) ou positivement (avantages), incluant l'investissement initial, le fonctionnement, la maintenance et la valeur résiduelle.

L'évaluation mesure l'utilité du projet pour la collectivité. Elle permet aussi de comparer différents projets ou, au sein du même projet, différents scénarios. Elle a été mise en ligne parmi les études réalisées par le maître d'ouvrage.

Pour le projet A31 bis, la VAN est positive dans les trois scénarios de concession et pour les deux hypothèses de croissance économique. Elle varie très peu en fonction des scénarios de concession. Elle est de l'ordre de 4,4 milliards d'euros en hypothèse de croissance haute (1,9 %), de l'ordre de 2,5 milliards d'euros en hypothèse de croissance basse (1 %) et reste à environ 0,6 milliard d'euros en hypothèse de croissance nulle *stress-test*.

Cette évaluation n'a pratiquement pas été évoquée pendant le débat.

Remarque
Si la description des études de trafic est assez bien détaillée, le calcul socio-économique est peu compréhensible par le grand public, ce qui explique qu'il ait été peu débattu. Un effort de communication des méthodes de cette évaluation socio-économique aurait été nécessaire. Le document se limite à une présentation de principe, sans détailler ni expliciter les modalités de calcul et leurs impacts sur la situation à laquelle elles se réfèrent. Si un stress-test *a bien été fourni, la fourniture de données sur le taux de rentabilité immédiate des trois solutions aurait peut-être apporté un éclairage sur les dates optimales de mise en service dans les trois scénarios de financement.*

2.5. LE POSITIONNEMENT DES ACTEURS PENDANT LE DÉBAT

La Commission aurait souhaité réaliser une « cartographie » du positionnement des acteurs du débat vis-à-vis du projet A31 bis. Les acteurs dont il s'agit sont en fait les personnes morales s'étant aussi exprimées par écrit sous forme de points de vue, de cahiers d'acteurs et de délibérations. Elle y a renoncé.

En effet, le dossier est complexe. Il présente des variantes de tracé et trois hypothèses de financement. Même si le maître d'ouvrage a conçu son projet comme un tout avec une logique et une cohérence internes, l'A31 bis reste une infrastructure linéaire composée de plusieurs tronçons. Dans ces conditions, il n'a pas été possible de synthétiser par rapport au projet d'ensemble des positions qui sont en fait extrêmement nuancées et souvent parcellaires. Le faire eût été s'exposer à des critiques, probablement justifiées, de vision réductrice ou simplificatrice, et donc inexacte, des positions de chacun. Toutefois, il est possible de dégager de grandes tendances.

2.5.1. Les partisans du projet

Ils partagent pleinement les objectifs du projet A31 bis et pensent qu'il est à même d'améliorer la sécurité, la fluidité des déplacements et de promouvoir le développement économique de la région Lorraine. Ils prônent la complémentarité avec les autres modes de transport mais pensent que ceux-ci, malgré les investissements prévus, ne suffiront pas à répondre aux besoins de déplacement futurs. Pour eux, la qualité des infrastructures routières renforce l'attractivité des territoires et joue un rôle crucial dans les choix d'implantation des entreprises et investisseurs. Par ailleurs, ils considèrent que la fluidification de l'A31 améliorera les conditions de vie des salariés et fera faire des économies aux entreprises.

- **Collectivités locales :** Conseil départemental de Meurthe-et-Moselle, Pôle métropolitain du Sillon lorrain, Communauté urbaine du Grand Nancy, Ville de Nancy, Ville de Metz, Ville de Bouxières-aux-Dames, Ville de Kanfen.
- **Acteurs socio-économiques :** Conseil économique, social et environnemental de Lorraine (CESEL), Syndicat Professionnel Régional de l'Industrie Routière (SPRIR), Chambre de Commerce et d'Industrie Régionale de Lorraine (CCIR), Confédération Française Démocratique du Travail (CFDT), Union Régionale CFTC Lorraine, Fédération Française du Bâtiment de Lorraine (FFB), Groupement Interprofessionnel des Acteurs du Transport et de la Logistique de Lorraine (GIATEL), Infrastructures, Projets, Économie, Action Lorraine (IPEA), Fédération Régionale des Travaux Publics de Lorraine (FRTP), les professionnels de la construction de Lorraine, MEDEF de Meurthe-et-Moselle, Chambre de Commerce et d'Industrie de la Moselle (CCI), Société industrielle de l'Est.
- **Associations :** Automobile Club Lorrain (ACL), Association Renaissance de la Ville Vieille de Nancy (ARVVIN).

Il faut noter que parmi ces acteurs globalement favorables au projet, il y a des nuances qui portent par exemple sur les modes de concession ou sur certains aménagements.

2.5.2. Les soutiens conditionnels

Les enjeux généraux du projet ainsi que ses caractéristiques sont partagés ou ne sont pas remis en cause, mais le soutien est assorti de conditions, relatives notamment au financement et à la réalisation d'aménagements complémentaires, ou l'avis propose des points de vigilance, concernant les études à mener, les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation, et la concertation.

- **Collectivités locales :** Conseil départemental de Moselle, SCOT Sud 54, Ville de Dieulouard, Communauté de communes de Pompey, Communauté de communes de Pont-à-Mousson, Communauté de communes de Moselle et Madon, Communauté de communes du Val de Moselle.
- **Acteurs socio-économiques :** Chambre d'agriculture (CA 54), Fédération Départementale des Syndicats d'Exploitants Agricoles (FDSEA) de Meurthe-et-Moselle.
- **Associations :** Association Passerelle, Commission de protection des eaux, du patrimoine, de l'environnement, du sous-sol, et des chiroptères de Lorraine (CPEPCSC), UCIROUTHE.

2.5.3. Les sceptiques qui s'interrogent

- **Le Conseil de développement durable du Grand Nancy** estime que la concertation doit être un processus continu et par ailleurs prône la recherche d'alternatives au « tout-voiture ».
- **L'Université de Lorraine** s'interroge sur la capacité du projet à répondre à la question de la mobilité dans la région et plaide pour un débat qui intègre la question de la multimodalité dans une problématique d'ensemble.

2.5.4. Les opposants à un aspect du projet

Ils expriment de grandes réticences voire de fortes oppositions à un tracé neuf (barreau Gye-Dieulouard ou contournement ouest de Thionville - C.O.T), parfois aux deux, compte tenu des impacts que ces tracés induiraient

sur l'environnement humain, naturel et agricole, ainsi que sur l'attractivité et le développement économique des territoires en cause. Ils demandent, presque tous, l'étude de variantes de tracés. D'autres sont très réservés sur l'utilisation de la RN431 pour dévier le trafic poids lourds de Metz en craignant l'augmentation de la pollution de l'air et des nuisances sonores. Enfin, des acteurs s'opposent à toute mise en concession.

Opposition aux deux barreaux neufs

- **Associations :** AGGIR-FNAUT Lorraine, Collectif des associations contre les tracés neufs, LORraine Information NATuraliste (LORINAT).

Opposition au barreau Gye-Dieulouard

- **Collectivités locales :** Syndicat mixte du Parc Naturel Régional de Lorraine, Communautés de communes de Hazelle-en-Haye, du Pays de Colombey et du sud Toulois, et du Toulois ; Villes de Bruley, Chaudeney-sur-Moselle, Dommartin-lès-Toul, Jaillon, Rosières-en-Haye, Toul, Villey-Saint-tienne et Saizerais.
- **Associations :** Air et Eau, Association Nature (LOANA), Association pour la promotion et la sauvegarde du massif forestier de Haye, DPEC Dieulouard, Floraine, Flore 54.
- **Autres :** Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel de la Région Lorraine (CSRPN).

Opposition au Contournement ouest de Thionville

- **Collectivités locales :** Communauté d'agglomération Portes de France – Thionville, Ville de Florange.
- **Association :** PAIX à FLORANGE.

Opposition à la déviation du trafic poids lourds par la RN431

- **Collectivités locales :** Villes d'Argancy, Charly Oradour, Malroy, Sanry-lès-Vigy, Coincy, Peltre, Thimonville, Courcelles-sur-Nied, Vionville, Cuvry, Moulins-lès-Metz, Lessy, Corny-sur-Moselle, Silly-sur-Nied, Saint-François La Croix, Mécleuves, Marly, Augny, Novéant-sur-Moselle, Vaux, Colligny, Les Étangs, Sainte-Barbe, Arry, Sorbey, Bazoncourt, Pange, Noisseville.

Opposition à toute mise en concession

- **Acteurs socio-économiques :** CGT Lorraine, CGT-UIT.

Il faut noter que ces différents acteurs s'opposent à des aspects précis du projet sans pour autant remettre en cause ses objectifs ou ses autres caractéristiques comme l'aménagement sur place ou un autre barreau neuf que celui qui est rejeté.

2.5.5. Les opposants à l'ensemble du projet

Ils estiment que le projet vise au développement et à l'intensification du transport routier en contradiction avec les objectifs climatiques et que le projet impactera l'environnement humain, naturel et agricole. Ils estiment que les prévisions de trafic du maître d'ouvrage sont incertaines voire surestimées. Enfin, ils disent que la priorité doit aller à l'amélioration et au développement des modes de transport alternatifs tout en admettant la mise en place de mesures de gestion dynamique des trafics, la modernisation et la remise aux normes environnementales de l'A31.

- **Associations :** Association du Toulois pour la préservation du cadre de vie (ATPCV), Entente pour la Défense de l'Environnement Nancéien (EDEN), COB 21, Mirabel-Lorraine Nature Environnement, Société d'Histoire Naturelle de la Moselle (SHNM).
- **Elus et partis politiques :** Conseillers régionaux du groupe EELV Lorraine, groupe des écologistes au Conseil municipal de Metz, PCF Moselle.

PARTIE 3

LES RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION AU MAÎTRE D'OUVRAGE

3. LES RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION AU MAÎTRE D'OUVRAGE

De l'avis général, le débat public sur le projet A31 bis a été nourri et de bonne tenue. Les statistiques fournies en première partie du compte rendu en attestent, comme le contenu des questions et des contributions archivées sur le site Internet. Il a été prolongé de deux mois et demi à la suite de la décision de la CNDP de diligenter une expertise complémentaire sur la desserte du triangle Toul-Nancy-Dieulouard et a donc duré cinq mois et demi.

Mais, la Commission a le sentiment que ce débat est encore inachevé car des pistes de réflexion nouvelles ont été ouvertes sans pour autant atteindre un niveau de précision et d'information du public toujours suffisant, ce qui s'explique par le délai dans lequel s'est clos le débat public. Si le maître d'ouvrage décide de ne pas abandonner le projet, la concertation se poursuivra bien évidemment. En raison de la complexité du projet et du caractère encore incomplet de certaines informations nouvelles, elle ne pourra être féconde que si elle repose sur des informations claires et complètes. Cela suppose de clarifier plusieurs points.

En se plaçant donc dans l'hypothèse du non-abandon du projet, la Commission fait au maître d'ouvrage les recommandations suivantes pour que la concertation à venir soit positive :

- **la mise en place d'un observatoire partenarial des trafics et de leur évolution, au moins dans le secteur Toul-Nancy ;**
- **la réalisation d'une étude approfondie sur la mise à 2x2 voies sans caractéristiques autoroutières de la RD611 entre Toul et Dieulouard, avec franchissement de la Moselle vers Dieulouard et raccordement à l'A31 ;**
- **la réalisation d'une étude approfondie portant sur une liaison A30-A31 passant au-dessus des hauts-fourneaux d'Arcelor Mittal et empruntant la forêt domaniale ;**
- **l'instauration d'une concertation avec le grand public et les habitants sur les mesures à prendre pour la traversée de Florange, si cette option devait finalement être retenue par le maître d'ouvrage ; cette concertation devrait reposer sur un projet prévoyant le principe d'une traversée en tranchée couverte et permettrait d'en préciser le positionnement et la longueur ;**
- **une communication renforcée sur une exploitation multimodale de l'autoroute au nord de Thionville ;**
- **la demande à la CNDP de nommer un garant de la concertation à venir.**

3.1. UN OBSERVATOIRE PARTENARIAL DES TRAFICS

L'évaluation des trafics par le maître d'ouvrage, leur évolution passée et les hypothèses de croissance dans l'avenir ont fait l'objet de débats nombreux et nourris en ce qui concerne le triangle Toul-Nancy-Dieulouard.

Les trois experts ont validé la méthodologie employée par le CEREMA, prestataire du maître d'ouvrage en la matière et écrivent : *« Méthodologiquement, c'est une très bonne étude. Bien sûr, l'évolution de la demande de transport reste en partie incertaine. »* En raison de cette incertitude, les experts proposent de *« mettre en place un dispositif de suivi de l'évolution du trafic et de l'avancement des procédures partagé avec les interlocuteurs concernés. C'est le moyen de prévoir les difficultés potentielles sur l'A31 dans la traversée de Nancy. »* La Commission considère que les deux questions, trafic et avancement des procédures, sont disjointes et doivent être traitées différemment. Pour elle, une évaluation partagée de l'évolution du trafic dans le secteur Toul-Nancy-Dieulouard serait une excellente initiative et répondrait à un besoin ressenti pendant le débat public.

Elle recommande qu'un observatoire du trafic dans ce secteur géographique soit mis en place. Il pourrait être constitué d'élus, de personnalités qualifiées émanant de la « société civile » ayant participé au débat public et bien sûr de la DREAL, de la DIR Est et du CEREMA. Le caractère ouvert et partenarial de cet observatoire devrait contribuer à ce que la concertation à venir se déroule dans un climat serein.

3.2. UNE ÉTUDE APPROFONDIE DE LA MISE À 2X2 VOIES DE LA RD611

Le barreau neuf Toul-Dieulouard a fait l'objet de beaucoup de débats et de contestations, essentiellement de la part des habitants du secteur mais aussi d'associations et d'organismes de protection de l'environnement. Par ailleurs, les trois experts ont considéré que ce barreau serait probablement nécessaire à long terme mais ont recommandé de ne pas l'entreprendre à court et moyen terme. Leur proposition d'un barreau neuf à 2 voies à moyen terme, élargissable à 2x2 voies à long terme aboutirait *in fine* au même résultat, dénoncé par le PNR et le CSRPN compte tenu de ses impacts sur l'environnement naturel : une RD611 doublée d'une voie rapide transformée ultérieurement en autoroute.

C'est pourquoi la Commission suggère que le maître d'ouvrage étudie de manière approfondie la solution évoquée au cours des réunions publiques, consistant à utiliser la RD611 pour assurer la liaison entre Toul et Dieulouard en la mettant progressivement à 2x2 voies sans pour autant lui donner des caractéristiques autoroutières. Ainsi, ses fonctions de desserte de proximité seraient maintenues, si toutefois des aménagements sont réalisés pour les échanges et les franchissements concernant certains types de véhicules, pour lui permettre d'assurer en même temps la fonction de transit qui est recherchée. L'étude doit inclure, comme le suggèrent les experts, la construction d'un viaduc sur la Moselle à son extrémité nord pour assurer le raccordement à l'A31. Il faudrait évidemment que, par accord entre l'État et le Conseil départemental de Meurthe-et-Moselle, la RD611 soit classée dans le domaine public national.

Certes, la capacité de circulation d'une voie de cette nature serait moindre mais les débats et l'expertise ont montré que le trafic attendu, même à long terme, devrait pouvoir être absorbé. Cette solution a été évoquée pendant le débat, un citoyen proposant même, en marge de la réunion publique, d'aménager la route sous maîtrise d'ouvrage État et de concéder le seul viaduc de Dieulouard si des problèmes de financement se posaient.

C'est pourquoi la Commission pense qu'il est nécessaire d'étudier de manière approfondie un aménagement de la RD611, soit pour ouvrir une solution, soit pour lever une hypothèque qui, sinon, continuerait de peser lors de la concertation.

3.3. UNE ÉTUDE APPROFONDIE DE LA LIAISON A30-A31 PAR HAYANGE

Le débat a montré la forte inquiétude des élus et d'une grande partie de la population de Florange vis-à-vis de la liaison A30-A31 traversant la commune sur l'espace réservé dans les documents d'urbanisme. Ils craignent que la commune ne soit « coupée en deux » par le barreau autoroutier avec des conséquences dommageables sur la qualité de vie, le lien social, la sécurité, la pollution et corollairement la valeur des habitations existantes et l'attractivité de la commune.

Ils ont proposé une variante de tracé : la réalisation d'un barreau autoroutier branché sur l'A30 au droit de Hayange, passant au-dessus des hauts-fourneaux d'Arcelor Mittal et traversant ensuite la forêt domaniale pour rejoindre l'A31. Le maître d'ouvrage a examiné rapidement cette hypothèse. Il ne pouvait guère faire mieux dans le très court délai imparti. Il a mis en exergue de sérieuses difficultés tenant à la topographie et au coût sans avoir eu le temps ni d'approfondir ces questions, ni d'examiner d'autres problèmes éventuels.

La Commission recommande au maître d'ouvrage de procéder à une étude approfondie de cette hypothèse sur les plans économique et financier, juridique et technique. Là encore, l'objectif recherché par la Commission est soit d'ouvrir une nouvelle solution, soit de lever une hypothèque afin de purger le débat sur ce point essentiel.

3.4. UNE CONCERTATION SUR LA TRAVERSÉE DE FLORANGE EN TRANCHÉE COUVERTE

Dans l'hypothèse où le maître d'ouvrage retiendrait finalement pour la liaison A30-A31 le passage par Florange, comme il l'a prévu dans son dossier, la Commission recommande que la traversée de Florange, dans la partie urbanisée de la commune, fasse l'objet d'une concertation avec le grand public et, en premier lieu, les riverains sur les mesures d'insertion visant à limiter les nuisances sonores, la pollution et l'effet de coupure, dont le maître d'ouvrage reconnaît, lui-même, qu'ils seraient importants.

Il déclarait lors de la réunion d'ouverture de Metz le 16 avril : *« Cette liaison neuve se situerait dans un secteur urbanisé où les enjeux, notamment sur le bruit, seront vraiment prépondérants. Des mesures de réduction importantes sont envisagées, notamment la mise en place d'un tracé en déblai, donc inférieur au niveau des habitations, et la mise en place aussi de tranchées couvertes ».* Et à Yutz le 1er juin : *« Il y aura nécessairement des mesures d'insertion qui viseront à limiter les nuisances pour les riverains, on parlait de route en déblai, de murs de protection à cet effet de coupure. On a mentionné rapidement la réalisation d'une tranchée couverte. L'enjeu d'une telle tranchée est aussi de suturer les deux parties du territoire puisqu'on peut rétablir un certain nombre de communications et d'usages sur cette tranchée ».* Le maître d'ouvrage envisage donc certaines portions en tranchée couverte.

Or, comme cela a été indiqué dans le débat, une forte urbanisation existe maintenant de part et d'autre de l'emplacement réservé mis en place il y a des décennies. Il importe donc que le maître d'ouvrage montre sa volonté de réduire au maximum les difficultés en s'engageant à débattre avec la population des mesures les plus à même de réduire les nuisances occasionnées, notamment de la mise en tranchée couverte de la totalité de l'itinéraire sur lequel il envisageait initialement des passages en déblai et en tranchées couvertes. La concertation permettra de définir le positionnement et la longueur de cette tranchée couverte.

3.5. UNE COMMUNICATION RENFORCÉE SUR L'EXPLOITATION MULTIMODALE

Le projet du maître d'ouvrage indique qu'une étude est conduite conjointement avec le Grand-Duché de Luxembourg pour une exploitation multimodale de l'autoroute élargie entre Thionville et la frontière luxembourgeoise. Il s'agit de *« favoriser la mobilité collective (transports en commun, covoiturage…) par la mise en œuvre de modalités d'exploitation spécifiques (exemples possibles : utilisation de la bande d'arrêt d'urgence, accès privilégié ou réservé à l'autoroute…) »* (dossier du maître d'ouvrage).
Au cours du débat, seule la première partie de l'étude a été achevée et rendue publique. Cette initiative, dont la Commission considère qu'elle est innovante, a été très bien accueillie au cours du débat.

La Commission recommande au maître d'ouvrage de partager largement les conclusions de l'étude une fois celle-ci finalisée et donc de communiquer abondamment sur le sujet en liaison avec les autorités du Grand-Duché de Luxembourg.

3.6. UN GARANT DE LA CONCERTATION

La Commission considère donc qu'en cas de poursuite du projet une large concertation reste indispensable dans les mois et les années qui viennent et ses cinq premières recommandations visent à éclairer cette concertation.

C'est pourquoi la Commission recommande au maître d'ouvrage de demander à la CNDP de désigner un garant de la concertation à venir, suivant d'ailleurs en cela une proposition émanant du débat public.

LES ANNEXES

1 - LETTRE DE SAISINE DE LA CNDP

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ENERGIE

Le secrétaire d'Etat chargé des Transports,
de la Mer et de la Pêche

Paris, le 26 NOV. 2014

Réf. : D14021388

Monsieur le Président,

L'autoroute A31, dans sa traversée du « sillon lorrain », connaît depuis plusieurs années des phénomènes importants de congestion routière, liés essentiellement à la superposition de trafics locaux, de trafics d'échanges régionaux et de transit international Nord-Sud. Cet axe est aujourd'hui quotidiennement emprunté par 480 000 véhicules légers et 43 000 poids lourds, en en faisant un des axes autoroutiers les plus fréquentés de France.

Afin d'améliorer les conditions de circulation et de sécurité sur l'autoroute A31, un projet dénommé « A31bis » a été défini par mon ministère. Il consiste à aménager environ 90 kilomètres de réseau routier entre Toul au Sud et la frontière luxembourgeoise au Nord pour un coût estimé entre 1,1 et 1,4 milliards d'euros. Ce projet fait l'objet dans ses principes d'une très large adhésion des principaux acteurs de la région Lorraine, et le Gouvernement en a fait une de ses priorités d'aménagement suite aux travaux de la commission « Mobilité 21 ».

Conformément aux articles L.121-1 et suivants du Code de l'environnement, vous trouverez ci-joint un dossier de saisine relatif au projet d'A31bis pour vous permettre de nous indiquer s'il y a lieu de mettre en œuvre, à ce stade, un débat public et, le cas échéant, selon quelles modalités.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Alain VIDALIES

Monsieur Christian LEYRIT
Président de la Commission nationale du débat public
244 boulevard Saint-Germain
75007 PARIS 07

Hôtel de Roquelaure – 244, boulevard Saint-Germain – 75007 Paris – Tél : 33 (0)1 40 81 21 22
www.developpement-durable.gouv.fr

2 - DÉCISION DE LA CNDP - organisation du débat public

cndp Commission nationale du débat public

SEANCE DU 3 DECEMBRE 2014

DÉCISION N° 2014 / 41/ A31bis / 1

PROJET DE LIAISON AUTOROUTIERE A31bis : GYE-FRONTIERE LUXEMBOURGEOISE

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants, notamment le L 121-8,
- vu la lettre et le dossier de saisine du Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche du 26 novembre 2014,

Considérant que :

- le projet présente un intérêt national et international,
- le projet a des impacts socio-économiques importants,
- le projet présente des enjeux environnementaux significatifs et a des impacts sur l'aménagement territorial d'une zone fortement urbanisée,
- le projet est substantiellement différent du projet d'autoroute A32 qui a fait l'objet d'un débat public du 9 mars au 22 juin 1999,
- le projet comporte différentes options tant en ce qui concerne le tracé que les modalités de financement (mise à péage éventuelle de certains tronçons),

après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article unique :

Le projet A31bis de liaison autoroutière entre Gye (Meuse) et la frontière Luxembourgeoise fera l'objet d'un débat public.
La Commission nationale du débat public organisera elle-même ce débat et en confiera l'organisation à une commission particulière.

Le Président

Christian LEYRIT

3 - DÉCISION DE LA CNDP - nomination du président et des membres de la Commission particulière

cndp Commission nationale du débat public

SEANCE DU 7 JANVIER 2015

DÉCISION N° 2015 / 5 / A31bis / 2

PROJET DE LIAISON AUTOROUTIERE A31bis : GYE-FRONTIERE LUXEMBOURGEOISE

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants, notamment le L 121-8,
- vu la lettre et le dossier de saisine du Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche du 26 novembre 2014,
- vu sa décision n°2014/41/A31bis du 3 décembre 2014 décidant l'organisation d'un débat public,

après en avoir délibéré,

Article 1 :

Monsieur Michel MORIN est désigné président de la commission particulière du débat public sur le projet de liaison autoroutière A31 bis.

Article 2 :

Sur proposition de Monsieur Michel MORIN, les personnes suivantes sont nommées membres de la commission particulière :

- **Madame Isabelle DEAK-MIKOL**
- **Madame Christine JEAN**
- **Monsieur Laurent PAVARD**
- **Monsieur Jean-Paul PUYFAUCHER**
- **Monsieur Jean-Michel STIEVENARD**
- **Madame Flora VINCENT**

Le Président

Christian LEYRIT

4 - DÉCISION DE LA CNDP - validation des modalités d'organisation du débat public et acceptation du dossier du maître d'ouvrage

cndp Commission nationale du débat public

SEANCE DU 1er AVRIL 2015

DÉCISION N° 2015 / 20 / A31bis / 3

PROJET DE LIAISON AUTOROUTIERE A31bis : GYE-FRONTIERE LUXEMBOURGEOISE

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants, notamment le L 121-8,
- vu la lettre et le dossier de saisine du Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche du 26 novembre 2014,
- vu sa décision n°2014/41/A31bis/1 du 3 décembre 2014 décidant l'organisation d'un débat public,
- vu sa décision n°2015/5/A31bis/2 du 7 janvier 2015, désignant le président et les membres de la commission particulière du débat public,
- vu le projet de dossier du maitre d'ouvrage et de document de synthèse reçus le 25 février,
- vu les propositions du président de la commission particulière du débat public concernant les dates et modalités d'organisation du débat,

après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article 1 :

La Commission nationale considère le dossier du maître d'ouvrage comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.

Article 2 :

Le débat public aura lieu du 15 avril 2015 au 13 juillet 2015. Les modalités d'organisation du débat proposées par le président de la commission particulière, sont approuvées.

Le Président

Christian LEYRIT

5 - DÉCISION DE LA CNDP - prolongation du débat

cndp Commission nationale du débat public

SEANCE DU 2 JUILLET 2015

DÉCISION N° 2015 / 34 / A31bis / 4

PROJET DE LIAISON AUTOROUTIERE A31bis : GYE-FRONTIERE LUXEMBOURGEOISE

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants, notamment les articles L 121-8 et L 121-11,
- vu la lettre et le dossier de saisine du Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche du 26 novembre 2014,
- vu sa décision n°2014/41/A31bis/1 du 3 décembre 2014 décidant l'organisation d'un débat public,
- vu sa décision n°2015/5/A31bis/2 du 7 janvier 2015, désignant le président et les membres de la commission particulière du débat public,
- vu la décision n°2015/20/A31bis/3 organisant le débat public du 15 avril au 13 juillet 2015,
- vu la demande d'expertise complémentaire présentée par le Président de la CPDP,

considérant que :

- le travail d'expertise demandé ne peut être réalisé avant la clôture du débat ;
- le public doit disposer, après la remise de l'expertise, d'un laps de temps suffisant pour en débattre ;
- l'article L121-11 prévoit une durée maximale du débat public de six mois après prolongation ;

après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article 1 :
Une expertise complémentaire sera réalisée dans le cadre du projet A31bis. Cette expertise portera sur :

- la faisabilité de l'élargissement sur place à 2x3 voies de l'A31 entre Gye et Dieulouard, en tenant compte des différents paramètres financiers, économiques, environnementaux et humains ;
- la capacité d'un tel aménagement sur place pour répondre à l'objectif de désengorgement de l'A31 ;
- le trafic attendu sur l'éventuel barreau neuf Toul-Dieulouard, en tenant compte notamment de sa mise en concession, et sa capacité à répondre à l'objectif de désengorgement de l'A31 entre Gye et Dieulouard.

L'expertise s'efforcera également d'apporter un éclairage sur le potentiel de report modal en transports de marchandises et particulièrement de voyageurs dans l'espace métropolitain du Sud de la Meurthe-et-Moselle.
Cette expertise complémentaire indépendante sera présentée en réunion publique début septembre.

Article 2 :
Afin de permettre la réalisation d'une expertise complémentaire de qualité et son appropriation par le public, le débat public sur le projet A31bis, qui devait se terminer le 13 juillet 2015, est prolongé jusqu'au 30 septembre.

Le Président

Christian LEYRIT

6 - LISTE DES ACTEURS rencontrés dans le cadre des entretiens préalables de la Commission particulière du débat public A31bis

Par ordre alphabétique

ALDE Armand, maire de Toul
ALLARY Thomas, Directeur régional Est de SNCF Réseau
ARNOULD Raphaël, maire de Gondreville
ARKER Paul, Président de la Chambre régionale de Commerce et d'Industrie de Lorraine (CRCI)
ATTENOT Jean-Jacques, Trésorier de l'association du Toulois pour la Préservation du Cadre de Vie
BOHL Jean-Luc, Président de la Communauté de communes de Metz-Métropole
BOSCHIAN Jean-Baptiste, président du Conseil de développement durable de Metz-Métropole
CAYZELLE Roger, Président du Conseil économique social et environnemental de Lorraine (CESEL)
COLIN Xavier, maire de Pierre-la-Triche
COMBETTES Pascale, Président de la Fédération Mirabel-Lorraine Nature Environnement
DECKER Patrick, Maire de Florange
DEFRETIN Olivier, Secrétaire général de la Fédération régionale des Travaux Publics de Lorraine (FRTP)
DELLENBACH Daniel, président de la FDSEA de la Meuse
DENIAU Fabrice, Adjoint au Directeur du secteur Moyens de Production du Conseil régional de Lorraine
DIT BARROIS Claude-Pierre, Président de la Fédération nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)
GOLIN Florent, Président de l'Association pour l'Aménagement et la Gestion des infrastructures dans le respect des ressources (AGIRR)
GOMBAULT Alain, conseiller municipal – mairie de Bruley
GROMMERCH Anne, Députée de la 9e circonscription de la Moselle
GROS Dominique, Maire de Metz
HALTEBOURG Patrick, Président de la Fédération régionale des Travaux Publics de Lorraine (FRTP)
HASSAN Eric, Président du MEDEF Lorraine
HEINRICH Michel, Président de l'association du Sillon Lorrain
HENART Laurent, Maire de Nancy
HUAULT Vincent, maître de conférence Université de Lorraine
JACQUIN Olivier, Vice-président du Conseil départemental de Meurthe-et-Moselle et membre du collectif des maires du Toulois
JOUAVILLE Noël, Directeur général des Services du Conseil régional de Lorraine
KLEFFERT Paul, Président de l'Association de Défense des Voyageurs, branche nationale transports/voyages de la CLCV (Confédération du Logement et du Cadre de Vie)
KLEIN Mathieu, Président du Conseil départemental de Meurthe-et-Moselle
MEDDAH Nacer, préfet de Lorraine
PANCHER Bertrand, Député de la 1re circonscription de la Meuse
PAYEUR Emmanuel, Maire de Chaudeney-sur-Moselle et membre du collectif des maires du Toulois
PELLETIER Jean-Luc, Président de la Chambre d'agriculture de Lorraine (CA)
PERRIN Dominique, maire de Villey-le-Sec
POTIER Dominique, Député de la 5e circonscription de Meurthe-et-Moselle
REITZ Louis-François, Directeur général délégué à la coopération institutionnelle de la Ville de Metz
RENOUARD Gérard, président de la chambre d'agriculture de Meurthe-et-Moselle
RIGOLOT Raynald, Président de la Fédération Départementale Flora 54
SIMONETTA Georges, président de l'association Protection Amélioration Vie Environnement (PAVE)
SPAUS Romain, Conseiller de direction au ministère du Développement durable et des Infrastructures du Grand-Duché du Luxembourg
THOMARDEL Philippe, Directeur de l'Automobile Club Lorrain (ACL)
THOMAS Jean-Claude, vice-président du CESEL
VANSTEENKIST Frank, Directeur de la coordination générale du Département de l'aménagement du territoire du ministère du Développement durable et des Infrastructures du Grand-Duché du Luxembourg
VERONA Catherine, Chef de Cabinet du Président de la Communauté de communes de Metz-Métropole
VILLEMIN Thomas, Président du Parc naturel régional de Lorraine
VIRQUIN Joël, adjoint au maire de Biqueley
VOINSON Philippe, directeur de la chambre d'agriculture de Lorraine
WEILL Jacques, directeur régional SNCF mobilité
WEITEN Patrick, Président du Conseil départemental de Moselle
ZIMMERMANN Marie-Jo, Députée de la 3e circonscription de la Moselle

7 - LISTE DES CAHIERS D'ACTEURS

Par ordre de parution

Cahier d'acteur n° 1 – Fédération régionale des Travaux Publics (FRTP) Lorraine
Cahier d'acteur n° 2 – Association Mirabel
Cahier d'acteur n° 3 – Conseil de développement durable du Grand Nancy
Cahier d'acteur n° 4 – Association Floraine
Cahier d'acteur n° 5 – SNCF
Cahier d'acteur n° 6 – Ville de Dieulouard
Cahier d'acteur n° 7 – Association AGIRR-FNAUT Lorraine
Cahier d'acteur n° 8 – Parc naturel régional (PNR) de Lorraine
Cahier d'acteur n° 9 – Pôle métropolitain du Sillon Lorrain
Cahier d'acteur n° 10 – Conseil de développement durable de Metz Métropole
Cahier d'acteur n° 11 – Collectif des élus du Toulois
Cahier d'acteur n° 12 – Groupement interprofessionnel des Acteurs du Transport et de la Logistique de Lorraine (GIATEL)
Cahier d'acteur n° 13 – Ville de Florange
Cahier d'acteur n° 14 – Confédération française démocratique du Travail (CFDT) de Lorraine
Cahier d'acteur n° 15 – Confédération française des Travailleurs Chrétiens (CFTC) de Lorraine
Cahier d'acteur n° 16 – Fédération française du Bâtiment (FFB) Lorraine
Cahier d'acteur n° 17 – Association Entente pour la Défense de l'Environnement nancéien (EDEN)
Cahier d'acteur n° 18 – Association Usagers et Citoyens de la Route de Thionville et Environs (UCIROUTHE)
Cahier d'acteur n° 19 – Conseil Économique Social et Environnemental de Lorraine (CESEL)
Cahier d'acteur n° 20 – Groupe Europe Écologie du Conseil régional de Lorraine
Cahier d'acteur n° 21 – Parti Communiste Français (PCF) Moselle
Cahier d'acteur n° 22 – Syndicat professionnel régional de l'Industrie routière (SPRIR) de Lorraine
Cahier d'acteur n° 23 – Université de Lorraine
Cahier d'acteur n° 24 – Chambre de Commerce et d'Industrie régionale (CCIR) de Lorraine
Cahier d'acteur n° 25 – Confédération générale du Travail (CGT) de Lorraine
Cahier d'acteur n° 26 – Chambre d'agriculture de Meurthe-et-Moselle et Fédération départementale des Syndicats d'Exploitants agricoles de Meurthe-et-Moselle
Cahier d'acteur n° 27 – Société d'Histoire naturelle de Moselle (SHNM)
Cahier d'acteur n° 28 – Conseil Scientifique régional du Patrimoine naturel (CSRPN)
Cahier d'acteur n° 29 – Association du Toulois pour la Préservation du Cadre de Vie (ATPCV)
Cahier d'acteur n° 30 – Infrastructures, Projets, Économie, Action Lorraine (IPEA)
Cahier d'acteur n° 31 – Association Air et Eau
Cahier d'acteur n° 32 – Fédération Flore 54
Cahier d'acteur n° 33 – Association COB 21
Cahier d'acteur n° 34 – Union interfédérale des transports de la CGT
Cahier d'acteur n° 35 – Lorraine Association Nature (LOANA)
Cahier d'acteur n° 36 – Collectif Paix à Florange
Cahier d'acteur n° 37 – Association Air et Eau - n° 2
Cahier d'acteur n° 38 – Groupe des écologistes au Conseil municipal de Metz
Cahier d'acteur n° 39 – Collectif des élus du Toulois - n° 2
Cahier d'acteur n° 40 – Ville de Bouxières-aux-Dames
Cahier d'acteur n° 41 – Fédération Lorraine Information Naturaliste (LORINAT)
Cahier d'acteur n° 42 – Association pour la promotion et la sauvegarde du massif forestier de Haye
Cahier d'acteur n° 43 – Automobile Club lorrain

8 - LE BUDGET DU DÉBAT PUBLIC (EN DATE DU 10 NOVEMBRE 2015)

Le budget se décompose en deux postes principaux. D'une part, les frais engagés par la Commission particulière du débat public (CPDP) qui sont, comme la loi le prévoit, à la charge du maître d'ouvrage : information du public, logistique des rencontres publiques, site Internet, secrétariat général, local. D'autre part les frais engagés par la Commission nationale du débat public (CNDP) sur son propre budget : indemnisation des membres de la CPDP et remboursement de leurs frais de déplacements. La CNDP a également financé la réalisation de l'expertise complémentaire. Les montants sont dans l'épure du budget initialement prévu. Ils sont indiqués hors TVA.

FRAIS ENGAGÉS PAR LA CPDP*	
Outils d'information et d'expression du public Mise en œuvre du plan d'information Conception et impression des outils d'information de la CPDP et des cahiers d'acteurs Impression du dossier du maître d'ouvrage et de sa synthèse Distributions de ces documents et de ceux du maître d'ouvrage Achats d'espaces presse Affichage Tractage Relations presse Outils Internet : mise en place et animation du site du débat et des comptes sur les réseaux sociaux	280 000 euros
Rencontres avec le public Logistique de : 12 réunions publiques 4 débats mobiles 3 ateliers	282 000 euros
Fonctionnement de la CPDP Location et charges de la permanence du débat à Metz Équipement et maintenance informatique Fournitures de bureau Rémunération et frais de déplacements du secrétariat général	296 000 euros
TOTAL	**858 000 euros**

FRAIS ENGAGÉS PAR LA CNDP*	
Indemnisation des membres de la CPDP Frais de déplacements des membres de la CPDP Expertise complémentaire	61 700 euros

(*) *Le budget présenté tient compte de la réalisation d'une expertise complémentaire dont les coûts indirects (organisation de trois réunions publiques, diffusion des résultats…) s'élèvent à 137 000 euros.*

Rédaction La commission particulière du débat public A31 bis avec le concours du secrétariat général du débat public
Conception et réalisation état d'esprit stratis
Impression L'Artésienne sur papier issu de forêts gérées durablement

Vous pouvez retrouver l'intégralité des archives du débat sur le site de la Commission nationale du débat public (CNDP) :

www.debatpublic.fr

cndp Commission nationale du **débat public**

DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET AUTOROUTIER A31 BIS «AU CŒUR DU SILLON LORRAIN»
244, boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France - Tél. +33 (0) 1 44 49 85 60
contacta31bis@debatpublic.fr - http://a31bis.debatpublic.fr

PIÈCE K.13

2. Bilan du débat public portant sur le projet autoroutier A31bis dressé par le président de la commission national du débat public (CNDP), le 13 novembre 2015.

cndp Commission nationale du **débat public**

BILAN
DÉBAT PUBLIC

Projet autoroutier A31 bis « au cœur du Sillon lorrain »

15 AVRIL - 30 SEPTEMBRE 2015

dressé par le président
de la Commission nationale
du débat public

LE 13 NOVEMBRE 2015

BILAN DÉBAT PUBLIC

Projet autoroutier A31 bis « au cœur du Sillon lorrain »

15 AVRIL - 30 SEPTEMBRE 2015

SOMMAIRE

INTRODUCTION . . . 4
LE PROJET SOUMIS À DÉBAT . . . 6
LA CONGESTION ET LA DANGEROSITÉ DE L'AUTOROUTE A31 LARGEMENT RECONNUES . . . 7
CEPENDANT, LES POSITIONS SUR L'OPPORTUNITÉ DU PROJET DEMEURENT EXTRÊMEMENT NUANCÉES . . . 8
- Favoriser le développement économique et les échanges : argument majeur pour les défenseurs du projet . . . 8
- Les aménagements proposés au cœur des controverses . . . 9
- Des variantes présentées pendant le débat . . . 10

LES RÉSULTATS DE L'EXPERTISE COMPLÉMENTAIRE DÉCIDÉE PAR LA CNDP . . . 11
UNE PRIORITÉ : DÉVELOPPER LES OFFRES ALTERNATIVES DE TRANSPORT À LA ROUTE . . . 12
- Faudrait-il réguler le trafic poids lourd ? . . . 13

LES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT ET LES MILIEUX HUMAINS : UN ENJEU ESSENTIEL . . . 15
- La nécessité de préserver les milieux naturels, les terres agricoles, les paysages et le patrimoine . . . 14
- Comment réduire les nuisances, notamment sonores ? . . . 16
- Répondre aux défis du changement climatique : une préoccupation exprimée par les citoyens . . . 16

LE MONTAGE FINANCIER AU CŒUR DES DÉBATS . . . 17
- Des interrogations sur la mise en concession et le coût des trois scénarios . . . 17
- Le péage : principal point de discorde . . . 18
- Des sources de financement alternatives évoquées tout au long du débat . . . 18

LE DÉROULEMENT DU DÉBAT . . . 19
- Un débat suivi et argumenté . . . 19

L'ÉVALUATION DU DÉBAT . . . 20
CONCLUSIONS ET SUITES DU DÉBAT . . . 20

INTRODUCTION

Saisie le 26 novembre 2014 par le Secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, du projet de liaison autoroutière A31 bis «au cœur du Sillon lorrain», la Commission nationale du débat public (CNDP) a décidé le 3 décembre 2014 d'organiser elle-même un débat public et d'en confier l'animation à une commission particulière.

Elle a en effet considéré que :

- le projet présente un intérêt national et international ;
- le projet revêt des impacts socio-économiques importants ;
- le projet présente des enjeux environnementaux significatifs et a des impacts sur l'aménagement territorial d'une zone fortement urbanisée ;
- le projet est substantiellement différent du projet d'autoroute A32 qui avait fait l'objet d'un débat public[1] en 1999 ;
- le projet comporte différentes options tant en ce qui concerne les tracés que les modalités de financement (mise à péage éventuelle de certains tronçons).

Le 7 janvier 2015, la CNDP a nommé M. Michel MORIN, président de la commission particulière du débat public. Le même jour, sur proposition de ce dernier, la CNDP a nommé comme membres de la commission particulière du débat public : Mme Isabelle DEAK-MIKOL, Mme Christine JEAN, M. Laurent PAVARD, M. Jean-Paul PUYFAUCHER, M. Jean-Michel STIEVENARD, Mme Flora VINCENT.

Le 25 février 2015, la Ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, et le Secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, ont adressé par courrier à la CNDP le dossier du maître d'ouvrage, demandant un « débat exemplaire » qui s'inscrive dans la démarche de renforcement de la démocratie participative initiée par le Gouvernement.

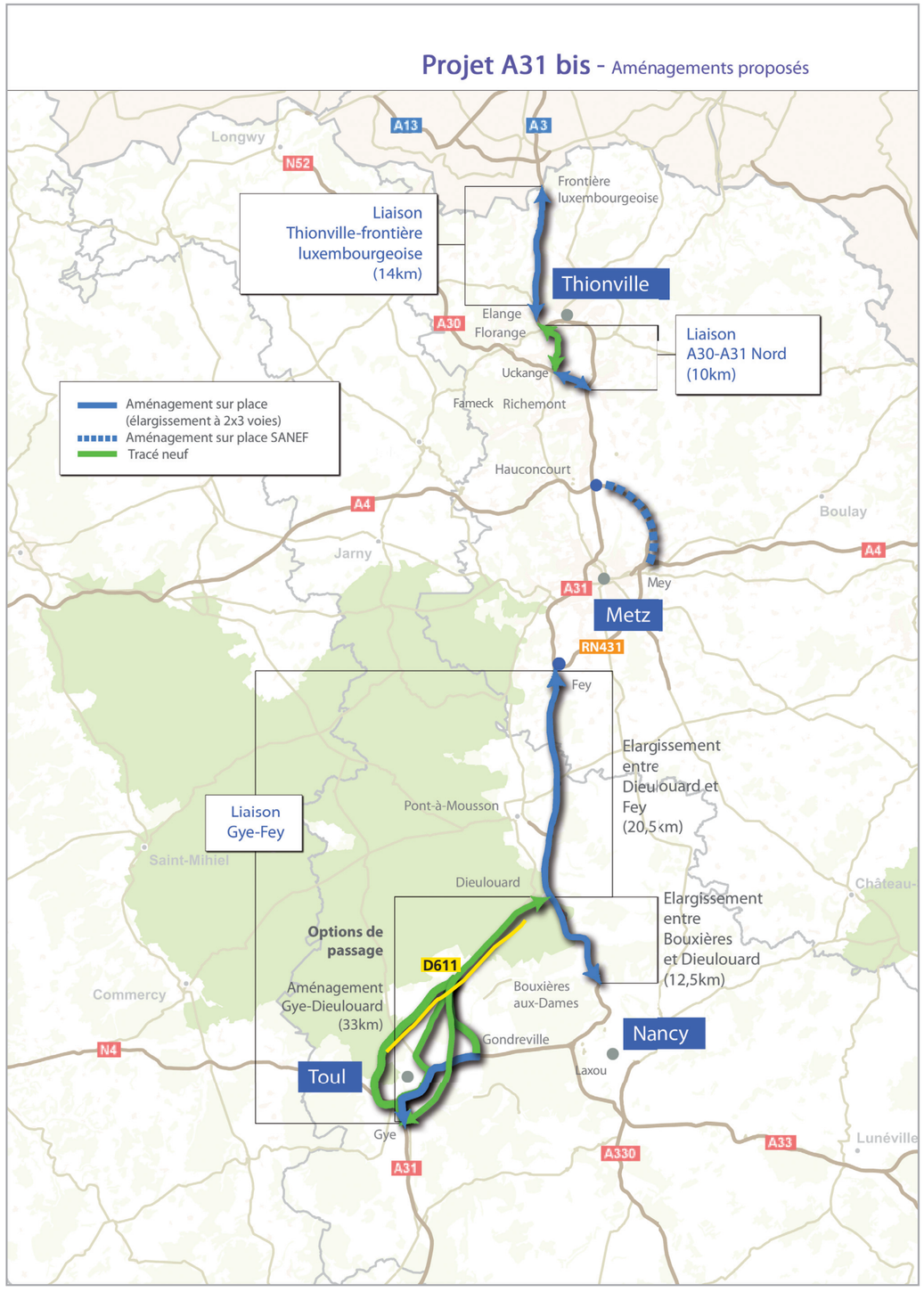
Le 1er avril 2015, la CNDP a considéré le dossier du maître d'ouvrage comme suffisamment complet pour être soumis au débat public. Elle a fixé le calendrier du débat entre le 15 avril 2015 et le 13 juillet 2015 et en a approuvé les modalités d'organisation.

Suite à plusieurs demandes exprimées auprès de la CPDP par des élus et des citoyens, la CNDP a décidé, le 2 juillet 2015, de faire procéder à une expertise complémentaire portant sur la faisabilité et la capacité des aménagements dans le triangle Toul – Nancy – Dieulouard. Cette expertise a été confiée à trois experts indépendants : M. Jean-Noël CHAPULUT et M. Jean DETERNE, ingénieurs généraux honoraires des ponts, des eaux et des forêts, et M. Marc PEREZ, directeur de département du bureau d'études TTK, dont le siège est à Karlsruhe (Allemagne).
Les résultats ont été présentés lors de la réunion publique du 10 septembre 2015 à Nancy.

La CNDP a pris la décision de prolonger le débat public jusqu'au 30 septembre afin de permettre la réalisation de cette expertise complémentaire et son appropriation par le public.

[1] Débat public organisé en 1999 sur le projet d'autoroute A32 (doublement de l'autoroute A31 entre la frontière luxembourgeoise et Toul).

BILAN DU DÉBAT PUBLIC PROJET AUTOROUTIER A31 BIS « AU CŒUR DU SILLON LORRAIN »



LE PROJET SOUMIS À DÉBAT

L'autoroute A31, en particulier dans sa traversée du « Sillon lorrain », connaît depuis plusieurs années des phénomènes importants de congestion routière, liés à la superposition de trafics locaux, de trafics d'échanges régionaux et de transit international nord-sud. Les prévisions de trafic à l'horizon 2030 laissent par ailleurs entrevoir une saturation du réseau routier et des phénomènes de congestion importants. Depuis plus de vingt ans, différents projets d'aménagement ont été envisagés, notamment celui de l'autoroute A32, qui a fait l'objet d'un débat public du 3 mars au 3 juillet 1999, abandonné en 2010.

Suite aux travaux de la commission « Mobilité 21 », le Gouvernement a fait de l'A31 bis l'une de ses priorités d'aménagement en 2013[2].

Le principe directeur du projet autoroutier A31 bis consiste à aménager un itinéraire de 115 km entre le péage de Gye (Meurthe-et-Moselle) et la frontière luxembourgeoise. Il s'articule autour de l'aménagement des infrastructures existantes avec mise à 2x3 voies d'une part, de la construction de nouveaux tronçons autoroutiers à 2x2 voies d'autre part, et enfin de la remise à niveau environnementale (bruit, protections de la ressource en eau et de la faune).

L'État, maître d'ouvrage du projet, s'est fixé pour principaux objectifs de réduire la congestion sur l'A31 et d'améliorer les conditions de circulation, d'améliorer la sécurité des usagers et des agents d'exploitation, d'accompagner et de faciliter le développement économique de la région Lorraine, et les échanges entre les principales agglomérations et le Luxembourg.

En réaménageant une infrastructure considérée comme vieillissante, le projet attend également des retombées en termes de développement économique et d'attractivité du territoire, notamment en facilitant le transport des marchandises et en améliorant l'accessibilité aux zones d'activités et d'emploi.

Le coût du projet est estimé entre 1,1 et 1,4 milliard d'euros pour une mise en service à horizon 2024 ou 2040, selon le scénario de concession choisi.
Trois scénarios de mises à péage sont en effet envisagés :

- La concession réduite où seul le barreau neuf Gye-Dieulouard (33 km) est concédé, avec une mise en service envisagée 22 ans après la déclaration d'utilité publique du projet.
- La concession partielle englobant le barreau Gye-Dieulouard, la liaison neuve A30-A31 Nord (5,5 km) et la section nord de Thionville jusqu'au Luxembourg (14 km), avec une mise en service envisagée 11 ans après la déclaration d'utilité publique du projet.
- La concession étendue incluant les sections précédentes et celle de Bouxières-Fey (33 km), avec une mise en service envisagée 6 ans après la déclaration d'utilité publique du projet.

2 En 2013, la commission «Mobilité 21», composée de parlementaires et d'experts chargés d'identifier les priorités en terme de chantiers d'infrastructures de transports, avait proposé dans son rapport deux scénarios. Sans se prononcer sur les caractéristiques et les modalités de réalisation, elle avait classé l'A31 bis dans la catégorie des premières priorités du scénario 2, qui avait été retenu ensuite par le gouvernement.

BILAN DU DÉBAT PUBLIC PROJET AUTOROUTIER A31 BIS « AU CŒUR DU SILLON LORRAIN »

LA CONGESTION ET LA DANGEROSITÉ DE L'AUTOROUTE A31 LARGEMENT RECONNUES

« Utilisateur régulier de l'A31, je suis conscient de la situation de saturation » témoigne un habitant de Pierre-la-Treiche[3]. Sans nécessairement approuver le projet A31 bis, une large majorité du public s'accorde sur la nécessité de réduire la congestion de l'A31, d'autant qu'à leurs yeux la situation se dégrade. Un constat qui tend à valider les études de trafic du maître d'ouvrage à l'horizon 2030, prévoyant des congestions très critiques. Certains participants ont néanmoins remis en cause ces prévisions. Ces derniers relativisent l'encombrement, le limitant à la partie nord allant vers le Luxembourg. Lors de la réunion dédiée aux résultats de l'expertise complémentaire, des éclairages ont été apportés : les experts mandatés par la CNDP ont souligné que la méthodologie était *« conforme aux règles de l'art »* et ont qualifié les projections de *« globalement acceptables »*, tout en précisant que la forte croissance prévue au nord de Nancy restait à confirmer, en particulier la fourchette haute des prévisions annonçant 18 000 véhicules/jour[4] sur le barreau neuf Gye-Dieulouard.

Retards, pollution, impacts négatifs sur l'économie et accidents... Les acteurs du territoire ont été nombreux à dénoncer les conséquences de la congestion autoroutière, notamment dans les cahiers d'acteurs. Les solutions proposées divergent mais quasiment tous reconnaissent une situation d'urgence. C'est en particulier l'amélioration de la sécurité des usagers et des agents d'exploitation qui fait l'unanimité.

Si le bilan de l'accidentologie[5] montre que, sur les dix dernières années, le nombre d'accidents sur l'A31 a diminué jusqu'en 2008, pour se stabiliser ensuite et se rapprocher de la moyenne nationale, la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) a cependant rappelé dès la réunion d'ouverture que *« les accidents sur l'A31 sont plus graves que sur l'ensemble des autoroutes françaises »*[6]. Le sentiment d'insécurité semble partagé par tous les usagers. Pour beaucoup, le principal facteur de dangerosité est la cohabitation des véhicules légers avec les poids lourds. Le pourcentage de poids lourds est en effet très élevé et atteint 25% entre Toul et Gondreville.

Pour une majorité de participants, l'amélioration de l'A31 permettrait d'améliorer les conditions de sécurité des usagers et des agents (dépanneurs, agents d'exploitation ou forces de l'ordre), notamment par le détournement du trafic de grand transit des sections les plus urbaines et la création d'une troisième voie de circulation qui sécuriserait les dépassements. Cela étant, si l'axe est fluidifié, certains craignent une augmentation de la vitesse et par conséquent des risques d'accidents ; une inquiétude partagée par certains acteurs, notamment la fédération Mirabel Lorraine Nature Environnement pour laquelle le projet A31 bis accentuerait les problèmes actuels[7].

3 Avis n°302.
4 Réunion publique du 10 septembre 2015 à Nancy.
5 Bilan de l'accidentologie de l'A31 de 2004 à 2014, par le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement).
6 Réunion publique du 16 avril 2015 à Metz.
7 Cahier d'acteur n° 2.

CEPENDANT, LES POSITIONS SUR L'OPPORTUNITÉ DU PROJET DEMEURENT EXTRÊMEMENT NUANCÉES

Favorables dans les zones touchées par l'engorgement de l'A31, et où le projet se limite à des élargissements sur place de l'infrastructure existante, les prises de position du public sont en revanche très défavorables dans les zones concernées par la création de tracés neufs, notamment le Toulois avec le barreau Gye-Dieulouard et Florange avec le projet de contournement par le sud de Thionville.

Parmi les acteurs du territoire, cinq groupes se sont dégagés au cours du débat : les partisans du projet, les soutiens conditionnels, les sceptiques, les opposants à un aspect du projet et les opposants à l'ensemble du projet.

Favoriser le développement économique et les échanges : argument majeur pour les défenseurs du projet

Pour ses partisans, le projet permettrait d'améliorer la sécurité et la fluidité des déplacements et de promouvoir le développement économique de la région Lorraine. Ce dernier point est essentiel : à leurs yeux la qualité des infrastructures routières renforce l'attractivité des territoires. En rendant accessible les zones d'emplois et les sites logistiques, le projet favoriserait l'activité, notamment les échanges avec le Luxembourg, fiabiliserait les temps de parcours et améliorerait les conditions de vie des salariés.
« L'A31 était un atout pour nous. C'est en train de devenir un boulet » a lancé le président de Metz Métropole en réunion d'ouverture à Metz, soulignant également que l'A31 bis pourrait redynamiser le territoire[8] ; un constat partagé par certaines collectivités locales, notamment le Conseil régional de la Lorraine, le Conseil départemental de Meurthe-et-Moselle et les villes de Nancy et Metz, et par la majorité des acteurs socio-économiques, parmi eux le Conseil économique, social et environnemental de Lorraine (CESEL), la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Moselle et celle Régionale de Lorraine, la Confédération Française Démocratique du Travail (CFDT), ou encore la Fédération Française du Bâtiment de Lorraine (FFB). C'est aussi la perspective du chantier de l'A31 bis qui suscite le vif intérêt des milieux professionnels.
Certains participants y voient la possibilité d'un développement touristique : en rendant plus confortable la traversée du territoire, ses richesses pourraient être valorisées et donner l'envie aux usagers de s'arrêter, et non plus seulement de passer…

Favorables au projet dans son principe, certains acteurs assortissent cependant leur soutien à certaines conditions. C'est en particulier le cas de la Commission de protection des eaux, du patrimoine, de l'environnement, du sous-sol, et des chiroptères (CPEPCSC) de Lorraine, de la Chambre d'agriculture et de la Fédération départementale des syndicats d'exploitants agricoles (FDSEA) de Meurthe-et-Moselle, qui attendent des mesures d'évitement, de réduction et de compensation.

Sceptiques, le Conseil de développement durable du Grand Nancy et l'Université de Lorraine s'interrogent sur la capacité du projet à répondre aux enjeux de la mobilité dans la région et encouragent le report modal.

Enfin, certains associatifs, élus et membres de partis politiques rejettent l'ensemble du projet, et de façon plus globale « le tout autoroute ». C'est le cas notamment de COB 21, une association regroupant des habitants de 21 communes du Toulois concernées par le projet, du Parti communiste français (PCF) de Moselle, des conseillers régionaux du groupe Europe Écologie Les Verts (EELV) de Lorraine, et du groupe des écologistes au conseil municipal de Metz. Pour eux, le projet est en complète contradiction avec les objectifs actuels de développement durable. L'A31 bis participerait à l'intensification du transport routier avec des conséquences néfastes sur l'environnement humain, naturel et agricole.

8 Réunion publique d'ouverture à Metz le 16 avril 2015.

BILAN DU DÉBAT PUBLIC PROJET AUTOROUTIER A31 BIS « AU CŒUR DU SILLON LORRAIN »

Les aménagements proposés au cœur des controverses

Une partie du public et certains acteurs contestent des aspects précis du projet sans pour autant remettre en cause ses objectifs ou ses autres caractéristiques, notamment l'aménagement sur place. Les aménagements proposés au droit de Thionville, Metz, Nancy et Toul ont fait débat.

La liaison entre Thionville et la frontière luxembourgeoise prévoit le passage à 2x3 voies de l'autoroute actuelle. Cet élargissement nécessite le prélèvement de 12 hectares de terrains avoisinants, constitués de bois et de cultures. Les autorités luxembourgeoises sont intervenues pendant les réunions publiques pour présenter leur plan de développement des transports qui prévoit également l'élargissement à 2x3 voies. Même si beaucoup d'intervenants soulignent la pertinence de la réalisation de la **liaison Thionville-Frontière**, compte tenu des conditions actuelles de circulation, d'autres remettent en cause sa réalisation, considérant que les problèmes de congestion persisteraient.

La liaison Féy-Richemont se compose de quatre différentes sections[9]. Sur la section Féy-Hauconcourt, le maître d'ouvrage prévoit d'orienter le trafic des poids lourds vers le **contournement sud-est de Metz** via la RN431 (section Féy-Mey) et l'autoroute A4 (section Mey-Hauconcourt avec élargissement de l'A4 à 2 x 3 voies).
Les riverains de la section Féy-Mey craignent l'augmentation de la pollution de l'air et des nuisances sonores. Les maires des communes concernées, opposés au choix de tracé, se sont d'ailleurs rendus en délégation à la permanence de la CPDP pour y remettre les délibérations des conseils municipaux.

Toutefois, c'est essentiellement deux propositions de tracé qui cristallisent les oppositions : le barreau Gye-Dieulouard d'une part, et le contournement ouest de Thionville d'autre part ; les deux seuls tronçons susceptibles de faire l'objet d'une création ex nihilo dans le cadre du projet A31 bis. Compte tenu des impacts que ces tracés induiraient sur l'environnement humain, naturel et agricole, la majorité des associations locales de protection environnementale et des collectivités concernées les rejettent.

Le barreau Gye-Dieulouard a pour ambition de capter le trafic nord-sud, particulièrement celui des poids lourds, en améliorant les conditions de circulation autour de Nancy. Liaison d'environ 30 km évitant Nancy, elle nécessiterait entre 100 et 120 hectares de prélèvements fonciers et son coût s'élèverait à environ 500 millions d'euros. Cinq possibilités de tracés étaient ainsi soumises au débat. Tous suscitent une forte opposition des riverains qui se sont mobilisés pendant les réunions publiques, particulièrement à Toul où 700 personnes étaient présentes, et sur le site Internet du débat, où 43% des contributions proviennent de ce secteur.
Les riverains des différentes sections ont évoqué les conséquences négatives du projet sur l'environnement (le tracé traverse le Parc naturel régional de Lorraine sur 11 km), le cadre de vie (notamment pour ceux qui ont fait le choix de vivre à la campagne) et l'activité économique (notamment touristique). Certains ont même du mal à comprendre la pertinence de cet aménagement qui ne prévoit pas d'échangeur et se demandent ce que le tracé pourrait leur apporter *« en termes d'emploi. C'est un barreau sur lequel il n'y aura aucune sortie »* a lancé un participant en réunion publique[10]. L'opposition et les nombreux questionnements ont abouti à plusieurs demandes d'expertise complémentaire.

Au nord, le trafic transfrontalier provoque des congestions à la fois importantes et récurrentes. Le maître d'ouvrage prévoit d'élargir l'A30 à 2x3 voies entre Richemont et l'échangeur de Sainte-Agathe (4,5 km), pour soulager la traversée de Thionville.
À partir de l'échangeur, il serait question de créer un barreau neuf d'une longueur de 5,5 km à 2x2 voies pour relier l'A31. Le projet de **contournement ouest de Thionville (liaison A30-A31 Nord)** implique des prélèvements fonciers de 13 hectares réservés essentiellement à Florange et pour partie à Uckange. Une partie importante du tracé traverserait des zones pavillonnaires, une école et un collège.

9 Quatre sections : Féy-Hauconcourt , Hauconcourt-Richemont, Féy-Mey, Mey-Hauconcourt.

10 Réunion publique à Nancy le 15 avril 2015.

Le maire de Florange a proposé l'étude d'une variante de ce tracé qui éloignerait le trafic de sa ville en le faisant passer par Hayange. Cette proposition a fait l'objet d'une fiche complémentaire réalisée par le maître d'ouvrage à la demande de la CPDP et mise en ligne sur le site Internet du débat dès le mois de juin. L'opposition des Florangeois s'est progressivement fait entendre avec une mobilisation plus importante vers la fin du débat. En effet, les opposants se sont essentiellement mobilisés fin juin (réunion publique à Metz, le 25 juin) et pendant la réunion de clôture à Metz (le 22 septembre), notamment à travers l'association Paix à Florange (constituée au mois d'août), soutenue notamment par la municipalité. Dans le même temps, une pétition contre la réalisation de ce tronçon, signée par 2 800 personnes, a été remise à la CPDP et versée au débat. *« Ce n'est pas une menace mais je voudrais dire que si l'autoroute doit couper Florange en deux, le cauchemar de Florange deviendra le cauchemar de la DREAL et le cauchemar du Gouvernement »*, a prévenu un habitant de Florange[11].

De leur côté, le Collectif des associations contre les tracés neufs, LORraine Information NATuraliste (LORINAT), association de protection environnementale et AGGIR-FNAUT Lorraine[12] rejettent les deux barreaux neufs. Tous les opposants demandent l'étude de variantes.

Des variantes présentées pendant le débat

Les deux variantes les plus proposées émanent principalement des habitants du Toulois et de Florange. Elles concernent d'une part l'élargissement de l'A31 au droit de Nancy, au lieu de la création du barreau Gye-Dieulouard, et d'autre part le contournement de Thionville par Hayange, au lieu de la création de la liaison A30-A31.
D'autres variantes de tracé sur ces deux aménagements ont été proposées :

- Le réaménagement de la RD611 à la place de la création du barreau Gye-Dieulouard. Cependant, selon le maître d'ouvrage, la fonctionnalité de la RD611 ne répond pas aux objectifs du projet.

- L'utilisation de l'A30 dans la vallée de la Fensch avec prolongement de l'A30 vers le nord et raccordement au réseau luxembourgeois pour dévier le trafic des poids lourds, qui serait capté à Longwy. Pour beaucoup, ce projet de déviation devrait s'accompagner de la mise en place d'une station-service en mesure de concurrencer celle de Berchem, située sur la E25 à moins de huit kilomètres de la frontière française, où les poids lourds viennent s'approvisionner à prix très avantageux avant de traverser la France.

Les participants ont par ailleurs déploré le mauvais état d'entretien et l'absence d'investissements prévus sur le tronçon entre la Croix d'Hauconcourt et Richemont.
Enfin, quelques-uns auraient souhaité que le projet soit étendu au département de la Meuse et ont proposé une variante de tracé par l'ouest, qui correspond à l'une des variantes étudiées pour le projet de doublement A32, abandonné en 2010.

11 Pendant la réunion de clôture à Metz.

12 Fondée en 1995 pour lutter contre le projet d'A32, l'association pour l'aménagement et la gestion des infrastructures dans le respect des ressources est membre de la fédération régionale de la Fédération Nationale des Usagers des Transports (FNAUT).

LES RÉSULTATS DE L'EXPERTISE COMPLÉMENTAIRE DÉCIDÉE PAR LA CNDP

Une expertise complémentaire a été décidée par la CNDP suite aux demandes exprimées auprès de la CPDP par M. Dominique POTIER, député de la 5ème circonscription de Meurthe-et-Moselle, par M. Olivier JACQUIN, président de la communauté de communes du Chardon Lorrain, par les élus du Toulois dans leur cahier d'acteur, et par M. DELECOURT, M. DURON et M. WALTHER, habitants du Toulois.

Présentés lors de la réunion publique du 10 septembre 2015 à Nancy, les résultats ont permis d'apporter de nombreux éclairages sur :

- la faisabilité de l'élargissement sur place à 2x3 voies de l'A31 entre Gye et Dieulouard, en tenant compte des différents paramètres financiers, économiques, environnementaux et humains ;

- la capacité d'un tel aménagement sur place à répondre à l'objectif de désengorgement de l'A31 ;

- le trafic attendu sur l'éventuel barreau neuf Gye-Dieulouard et sa capacité à répondre à l'objectif de désengorgement de l'A31 entre Gye et Dieulouard ;

- le potentiel de report modal de transports de marchandises et de voyageurs, dans l'espace métropolitain du sud de la Meurthe-et-Moselle.

Les experts ont conclu à l'impossibilité pratique d'un élargissement à 2x3 voies de l'A31 au droit de Nancy : son coût serait supérieur au barreau Gye-Dieulouard et les travaux créeraient d'importantes perturbations. Ils proposent une série d'aménagements sur l'A31 au droit de Nancy qui amélioreraient la situation au moins jusqu'en 2030 : réduction de la vitesse à 70km/h, augmentation du nombre de voies sans élargissement de la plate-forme au droit de Maxéville, gestion dynamique du trafic. Ces travaux seraient accompagnés de la réalisation d'un tracé à deux voies entre Gondreville et Dieulouard, qui aurait vocation à être porté à 2x2 voies selon l'accroissement constaté du trafic.

La partie du tronçon qui envisage de relier Bouxières-aux-Dames à Féy n'a pas provoqué de contestation. L'aménagement à 2x3 voies peut en effet se faire en utilisant l'espace occupé actuellement par le terre-plein central de 11 mètres, et ne nécessite donc pas de prélèvements fonciers. Cependant, la pertinence de cette liaison a été remise en question dans les résultats de l'expertise complémentaire. Celle-ci a pointé le rôle des infrastructures routières dans la périurbanisation : *« le contournement d'une agglomération vise et conduit à un surcroît de capacité, fiabilité, confort, fluidité sur les radiales existantes, qui se traduit le plus souvent à court terme, par un report modal d'usagers du TER qui se reportent ou reviennent vers une autoroute offrant des conditions de circulation plus favorables ; à moyen et long terme, par un encouragement vers des choix de localisation d'habitat et d'activités périurbains rendus plus attractifs »*. Ainsi, les experts ont préconisé de ne pas élargir le tronçon Dieulouard-Bouxières-aux-Dames qui encouragerait un étalement urbain et la délocalisation en périurbain.

En résumé : *« les experts considèrent que le maître d'ouvrage prévoit des aménagements trop importants, ou en tout cas prématurés, sur le barreau neuf et sur l'A31 Dieulouard-Bouxières et pas assez importants entre Laxou et Bouxières pour faire face aux besoins des 10 à 20 ans à venir »*.

Les résultats de l'expertise complémentaire ont été bien reçus par l'ensemble du public, satisfait que lui soit délivré une information pluraliste. Les élus et les habitants du Toulois ont semblé confortés par les résultats, même si les experts précisent que *« les limites de la solution d'aménagement sur place impliquent la nécessité à terme d'une solution de type barreau Toul-Dieulouard »*[13]. De leur côté, les élus de Nancy ont été soulagés que l'hypothèse d'un élargissement à trois voies sur place de l'A31 au droit de Maxéville soit écartée.

13 Rapport d'expertise complémentaire, page 5.

UNE PRIORITÉ : DÉVELOPPER LES OFFRES ALTERNATIVES DE TRANSPORT À LA ROUTE

L'offre alternative ou complémentaire de transport a été longuement débattue. Une réunion publique et un atelier sur l'offre des réseaux de transports et les déplacements transfrontaliers ont été organisés[14]. Les principaux projets en cours et à venir y ont été exposés par la SNCF, par Voies Navigables de France (VNF) et par les autorités luxembourgeoises.

Des hypothèses de report modal maximal sont présentées dans le dossier du maître d'ouvrage, tant pour les voyageurs que pour le fret. La DREAL Lorraine souligne que le report modal *« reste insuffisant pour répondre aux problématiques de congestion sur le réseau routier à horizon 2030 »*[15]. Si cet élément n'a pas été vraiment remis en cause pendant le débat, beaucoup considèrent néanmoins que le développement des offres alternatives de transport à la route doit être une priorité pour favoriser l'intermodalité ; un souhait partagé par les partisans du projet.
Les participants attendent en effet le développement ou l'amélioration d'autres modes de transports, notamment les bus transfrontaliers, le covoiturage, aussi bien pour les voyageurs que pour le fret : le train et le transport fluvial.
Quelques-uns regrettent que le développement des modes de transports autres que routiers ne constitue qu'une solution complémentaire et non pas alternative. Le groupe des écologistes au conseil municipal de Metz dénonce ainsi *« le manque de voies alternatives à l'A31 pour préparer une société décarbonée »*[16].

Les attentes des voyageurs en matière ferroviaire concernent essentiellement les déplacements de Nancy jusqu'au Luxembourg, et plus particulièrement entre Metz, Thionville et le Luxembourg.
Le directeur régional de la SNCF a rappelé qu'aucun problème de capacité ferroviaire n'est identifié à long terme entre Metz et le Luxembourg, excluant la réalisation d'une troisième voie ferrée entre Thionville et le Luxembourg, mais ouvrant la possibilité à des travaux de modernisation, notamment en gares de Metz et Nancy. La réalisation d'un monorail entre Thionville et le Luxembourg a également été suggérée, le Grand Duché de Luxembourg a précisé qu'il n'y avait pas techniquement l'espace sur les réseaux autoroutiers pour construire ce type d'infrastructure, dont la capacité est par ailleurs inférieure à celle d'une rame ferroviaire.

Pendant le débat, certains élus et syndicats professionnels ont reconnu une amélioration du service ferroviaire (confort, sécurité, fiabilité) sur les axes les plus fréquentés de la région Lorraine. Beaucoup regrettent cependant que la desserte locale ne soit pas plus fine, ce qui permettrait de désengorger l'autoroute. *« Il faut augmenter les fréquences y compris le week-end! »*[17] a demandé un usager pendant le débat mobile organisé par la CPDP en gare de Thionville. La SNCF a rappelé que la mise en œuvre du cadencement[18] des trains est prévue au cours de l'année 2016. Elle permettra, dans un premier temps, de passer de 4 trains par heure en heure de pointe entre Thionville et Luxembourg-Ville à 6 trains par heure. Dans un second temps, à l'horizon 2020, un grand nombre de travaux prévus par le Grand-Duché de Luxembourg seront réalisés[19], notamment une nouvelle ligne de 8 km à deux voies entre la gare de Luxembourg et la gare transfrontalière de Bettembourg. Une « double révolution » selon la SNCF qui permettrait d'offrir des capacités en forte augmentation et d'absorber une part significative de la croissance des flux de frontaliers[20].

14 Réunion publique et atelier à Thionville, respectivement les 21 mai et 11 juin 2015.
15 Dossier du maître d'ouvrage, page 39.
16 Point de vue n°72.
17 Avis n°80.
18 Circulation des véhicules de manière répétitive tout au long de la journée.
19 Au total 1,1 milliard d'euros sera investi dans ces projets.
20 Cahier d'acteur de la SNCF, point de vue n°15.

BILAN DU DÉBAT PUBLIC PROJET AUTOROUTIER A31 BIS « AU CŒUR DU SILLON LORRAIN »

Ces projets s'inscrivent dans le schéma de mobilité transfrontalière (SMOT) établi entre la France et le Luxembourg dans le cadre des travaux de la « Grande Région »[21]. Le SMOT a pour objectif d'augmenter la part modale des transports alternatifs à 25%. L'étude d'opportunité d'un aménagement multimodal dans le cadre de la liaison Thionville-Frontière, conduite entre le maître d'ouvrage et le Grand-Duché, répond à cette volonté. Des objectifs ambitieux salués par le public au cours du débat qui font écho aux demandes de certains élus évoquant par exemple la possibilité de réserver la voie de droite de l'autoroute aux transports en commun et au covoiturage[22].
Le covoiturage et son développement ont d'ailleurs été largement évoqués. Ce dispositif reçoit un écho favorable, même si des questions sont soulevées, notamment le manque de parkings-relais et leur financement qui repose uniquement sur les collectivités territoriales.

S'agissant du réseau des autocars transfrontaliers et des bus urbains, la question de la multiplicité des Autorités Organisatrices de Transports (AOT) a été pointée lors des réunions publiques. Des solutions ont été proposées, par exemple le regroupement des quinze AOT existantes en une AOT unique au sud de la Meurthe-et-Moselle, comme c'est le cas au nord du département de la Moselle, avec le Syndicat mixte des transports urbains (SMITU) de Thionville-Fensch[23]. Cela étant, le principal enjeu pour le réseau de bus urbains est d'améliorer l'accès aux gares afin de permettre un report modal en faveur du ferroviaire. Plusieurs études présentées par le maître d'ouvrage mettent en avant d'autres limites du report modal vers le ferroviaire, les bus et le covoiturage : le caractère diffus des déplacements domicile-travail, des usagers plus réticents quand une activité différente intervient dans la chaîne de déplacement, le manque d'articulation entre les différents réseaux ou encore le manque de parkings aux abords des gares.

Si les modes doux ont suscité peu d'intervention pendant le débat, le Grand-Duché de Luxembourg a précisé que la réalisation de pistes cyclables était intégrée aux nombreux travaux en cours.

L'expertise complémentaire a confirmé la position du maître d'ouvrage indiquant que : « *les modes alternatifs [à la route] ne semblent pas à même d'attirer une part importante de ces trafics* ». Cependant, elle souligne qu'a contrario, *« une importante amélioration de l'offre routière pourrait faire revenir certains déplacements vers la route et nuire ainsi aux offres alternatives de transport ».*

Faudrait-il réguler le trafic des poids lourds ?

Rappelons que le trafic actuel est de 70 000 véhicules par jour, dont 13 % de poids lourds, sur l'A31 entre Richemont et la frontière luxembourgeoise[24]. Cela représente près de 10 000 poids lourds par jour.

« L'A31 est catastrophique vu les poids lourds qui passent par là », « *le plus gênant ce sont les poids lourds* », *« le problème ce sont les poids lourds »*, *« une autoroute qui va être massacrée par tous les poids lourds étrangers »*[25]… Le trafic des poids lourds a souvent été cité comme une des principales causes de danger et de congestion de l'autoroute. *« Pour les poids lourds la part moyenne du transit est de 55% dans le Sillon lorrain »*[26] précise le maître d'ouvrage . Des chiffres repris par les habitants qui s'insurgent de voir leur territoire traversé par un trafic international dont ils ne subissent que les nuisances, notamment les dégradations de la route.
Le rejet est exprimé avec encore plus de force lorsqu'il s'agit des poids lourds étrangers : certains ont la sensation que l'investissement financier pour le projet A31 bis serait fait à leur unique profit. *« Pourquoi ne pas les faire payer ? »* interrogent de nombreux participants.

21 La « Grande Région » est un groupement européen de coopération territoriale qui réunit le Grand-Duché de Luxembourg, les Länder de Rhénanie-Palatinat et de Sarre, la région Wallonne, ainsi que la région Lorraine.
22 Seule la première partie « diagnostic » de cette étude était disponible dans le cadre du débat. Elle doit se poursuivre par la mise en place d'un modèle multimodal de simulation de trafic sur cette aire d'étude, pour examiner la répartition de la demande en fonction de l'offre routière et celle des transports en commun.
23 Le SMITU regroupe 35 communes du nord du département appartenant à 6 communautés de communes.
24 Chiffres de la Direction interdépartementale des routes de l'Est, octobre 2015.
25 Avis n°196, 263, 279, 304.
26 Dossier du maître d'ouvrage, page 44.

Plus généralement, nombreux sont ceux qui demandent des restrictions de circulation des poids lourds pour fluidifier le trafic et à terme favoriser le report modal, l'aménagement d'une voie réservée ou encore l'instauration d'une écotaxe régionale.

Les professionnels du transport et de la logistique ont rappelé que le report modal des marchandises ne répond pas aux mêmes enjeux que le report de voyageurs. La pertinence du mode de transport choisi répond à des possibilités de massification. Pour le groupement interprofessionnel des acteurs du transport et de la logistique de Lorraine, le transport routier *« restera prédominant dans le déplacement des marchandises »*[27].
Néanmoins, la complémentarité modale reste essentielle. Elle passe par l'articulation d'axes routiers, fluviaux et ferroviaires performants.
Le maître d'ouvrage a néanmoins souligné que la politique de report modal de la route vers le ferroviaire vise à terme un report de l'équivalent de 450 camions par jour. S'agissant du report sur le réseau fluvial, plusieurs projets de plates-formes multimodales portuaires sont actuellement portés par certains acteurs du territoire. Le maître d'ouvrage considère que leur développement permettrait à terme de recevoir annuellement entre 50 000 et 100 000 conteneurs, soit un report de la route vers le fluvial compris entre 140 et 280 poids lourds par jour.

LES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT ET LES MILIEUX HUMAINS : UN ENJEU ESSENTIEL

Un certain nombre d'associations et de citoyens dénoncent également l'impact environnemental du projet A31 bis, notamment en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre et l'utilisation des énergies fossiles. C'est d'ailleurs la thématique de l'environnement qui compte le plus d'interventions, après celles relatives au financement et aux caractéristiques du projet. On l'a vu, la réunion de Toul sur l'environnement humain, naturel et agricole a rassemblé près de 700 personnes[28] ; la plus importante participation en réunion publique.

Les informations du dossier du maître d'ouvrage sur le volet environnemental ont semblé trop succinctes aux yeux de certains participants. En complément, un état initial de l'environnement et un tableau de synthèse des impacts et mesures environnementales étaient mis à disposition sur le site Internet du débat. Les organisations environnementales se sont surtout manifestées pendant les réunions publiques de Toul et de Nancy et plus d'une dizaine d'entre elles ont produit des cahiers d'acteurs.

À ce stade du projet, les tracés précis des sections neuves ne sont pas arrêtés. Les échanges ont essentiellement permis de définir si les enjeux environnementaux avaient bien été identifiés. En cas de poursuite du projet, c'est l'étude d'impact qui évaluera précisément les conséquences et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation.

27 Point de vue n°28.

28 Réunion publique thématique du 2 juin 2015.

BILAN DU DÉBAT PUBLIC PROJET AUTOROUTIER A31 BIS « AU CŒUR DU SILLON LORRAIN »

La nécessité de préserver les milieux naturels, les terres agricoles, les paysages et le patrimoine

Le barreau Gye-Dieulouard a suscité la grande majorité des interventions et des contestations, celles-ci s'expliquent notamment par l'existence de cinq variantes. Dès le début du débat, le maître d'ouvrage a annoncé que les variantes 1 et 2 ne seraient *a priori* pas retenues, au vu de l'analyse environnementale multicritère effectuée (importance des prélèvements fonciers et conséquences sur la production viticole de l'AOC Côtes-de-Toul, impacts sur les milieux naturels notamment à Jaillon, etc.). Ces déclarations ont, semble-t-il, crispé le public, qui n'a pas compris pourquoi ces variantes avaient été soumises au débat.

Dans le secteur Toul-Dieulouard, l'altération et la fragmentation des habitats naturels sont considérées comme difficilement compensables aux yeux des acteurs environnementaux. L'aire d'étude de ce secteur présente en effet des corridors biologiques importants au nord et plus au sud, avec la vallée de la Moselle. Dans son cahier d'acteur, le Syndicat mixte du Parc naturel régional de Lorraine a rappelé que six communes classées dans le territoire du parc pourraient être traversées par le nouveau barreau. L'attractivité de ces communes repose sur la beauté des paysages et la qualité de vie proposée, menacées par le nouveau projet.

C'est aussi le tronçon Toul-Dieulouard qui aurait le plus fort impact sur les terres agricoles. L'économie agricole de la zone se caractérise par ses productions viticole et arboricole, l'élevage laitier et allaitant, et la culture céréalière. Les prélèvements fonciers seraient importants et engendreraient une perte nette de capacité de production agricole dans la région du Toulois. Par ailleurs, le projet perturberait très fortement les structures agricoles en créant une nouvelle césure dans le tissu agricole déjà affecté par la route départementale 611, parallèle au tracé envisagé.
Les zones concernées par les cinq hypothèses de fuseaux comptent 120 exploitations agricoles, soit près de 10 hectares de surface agricole utile et 630 emplois directs et indirects. Toutefois, la SAFER a fait savoir qu'elle disposait de 207 hectares, suffisants pour compenser les prélèvements fonciers. L'impact sur les productions agricoles n'ayant pas encore été évalué par le maître d'ouvrage, la Chambre d'agriculture et la FDSEA Lorraine ont donc demandé la réalisation d'études spécifiques agricoles, dans le cadre des études préliminaires, pour évaluer les impacts de l'emprise directe et indirecte.

Le projet A31 bis présenterait un risque pour la ressource en eau, notamment dans les secteurs de Bouxières-aux-Dames, de Dieulouard, de l'échangeur A4/A31 près d'Hauconcourt et dans la traversée de l'agglomération thionvilloise. En définitive, les craintes ont surtout été exprimées pour les eaux superficielles et souterraines du secteur Toul-Dieulouard.

De façon plus globale, les associations interpellent le maître d'ouvrage sur les risques de dégradation des zones humides et des massifs forestiers, de coupure des corridors écologiques ou encore de menace pour la biodiversité, notamment pour les espèces rares et protégées.
Plusieurs acteurs environnementaux ont par ailleurs souligné que le projet est en contradiction avec le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE), qui a notamment révélé l'importance des corridors écologiques [29].
« L'impact environnemental est largement sous-estimé dans ce projet et il y aura lieu de faire des études complémentaires » conclut l'association FLORAINE des botanistes lorrains[30].

S'agissant des sections aménagées sur place de l'A31, le maître d'ouvrage a néanmoins mis en avant le rétablissement des continuités écologiques et les effets positifs de la mise en place de dispositifs d'assainissement pour protéger la qualité des eaux. Il a également souligné que la réalisation du projet A31 bis serait l'occasion d'accélérer la mise à niveau environnementale sur les sections aménagées sur place de l'A31. Indépendamment de la réalisation du projet, la mise à niveau environnementale est réclamée sur l'ensemble de l'infrastructure actuelle.

29 À noter que le projet de SRCE a fait l'objet d'une enquête publique du 22 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus.

30 Point de vue n°11.

Comment réduire les nuisances, notamment sonores ?

Pour les participants, les nuisances principales sont celles relatives au bruit et à la pollution de l'air.
Le projet aurait un impact sur les zones habitées du secteur de Toul, mais les traversées d'Uckange et de Florange sont considérées comme les zones les plus sensibles.

L'expression d'une forte sensibilité à la question des nuisances sonores se manifeste à travers les nombreuses questions sur les mesures de protection des riverains prévues contre le bruit.
« Sera-t-il envisagé des écrans ou murs pour isoler des nuisances sonores qui sont très importantes et 24h/24? (…) Les pièces côté autoroute deviennent inhabitables. J'espère que nous ne serons pas laissés pour compte, cela fait tellement longtemps que cela dure... »[31]. À l'image de cette habitante de Moulins-Saint-Pierre souffrant des nuisances sonores de l'A31, certains riverains attendent des mesures exemplaires et espèrent que le projet permettra d'améliorer les protections phoniques. D'autres dénoncent au contraire les nouvelles nuisances sonores qui viendraient s'ajouter à celles déjà existantes.
Le maître d'ouvrage a tenu à souligner que certains aménagements dans le cadre du projet A31 bis permettraient de réduire les nuisances pour les riverains : d'une part, l'éloignement du trafic de transit des agglomérations de Metz, Nancy et Thionville et, d'autre part, la mise aux normes en matière de bruit et de pollution sonore des sections aménagées sur place. Des déclarations qui ont laissé sceptiques de nombreux participants.

Beaucoup ont dénoncé la pollution de l'air actuelle, inquiets de voir la situation s'aggraver avec le projet A31 bis. L'association Air Lorraine qui veille à la surveillance de la qualité de l'air a fait une présentation de la situation à proximité de l'A31[32]. Si la qualité de l'air est dégradée, une amélioration progressive est cependant observée, notamment avec la modernisation des parcs automobile et poids lourd, et ce en dépit d'une croissance du trafic.
Il a été estimé pendant le débat que les véhicules polluaient globalement moins sur un trajet fluide que sur un trajet congestionné. Toutefois, l'impact du projet A31 bis sur la pollution n'a pas été clairement explicité.

Répondre aux défis du changement climatique : une préoccupation exprimée par les citoyens

Le public s'est montré soucieux de l'incidence du projet sur le climat. Un intérêt renforcé par la perspective de la Conférence des Nations unies sur les changements climatiques organisée en décembre 2015 à Paris (COP21), dont les participants se sont largement faits l'écho.

Certains acteurs ont mis en avant la contradiction du projet avec les objectifs en matière de transition énergétique affichés par l'État. En réponse, la DREAL s'est référée au bilan carbone pour indiquer que le projet n'aurait pas d'incidence sur le climat, soulignant que ce dernier *« n'a pas d'incidence significative sur les gaz à effet de serre tout simplement parce que le projet n'augmente pas la quantité de déplacements dans l'aire d'étude »*[33].

Le climat a essentiellement été mis en avant pour appeler à des modes de déplacement alternatifs à la route, à l'instar de cet internaute : *« À l'heure de la Conférence Climat de Paris et de l'appel à l'exemplarité de Madame la Ministre, est-il bien raisonnable de penser «tout routier» avec le projet A31 bis, alors que des solutions alternatives existent ? »*[34]. La DREAL a rappelé que le projet s'inscrit dans une démarche globale d'amélioration et de développement de l'offre de transports, complémentaire aux autres modes.

31 Question n°62.

32 En France, l'Etat confie la surveillance de la qualité de l'air à une vingtaine d'associations, agréées par le Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie. Air Lorraine a effectué cette présentation pendant la réunion publique de Toul le 2 juin 2015.

33 Réunion publique thématique sur l'offre des réseaux de transports et les déplacements transfrontaliers, à Thionville le 21 mai 2015.

BILAN DU DÉBAT PUBLIC PROJET AUTOROUTIER A31 BIS « AU CŒUR DU SILLON LORRAIN »

LE MONTAGE FINANCIER AU CŒUR DES DÉBATS

Des interrogations sur la mise en concession et le coût des trois scénarios

Le maître d'ouvrage et des experts extérieurs ont régulièrement été sollicités pour apporter des précisions sur le montage financier du projet, notamment en ce qui concerne la mise en concession de l'autoroute.

Lorsqu'une autoroute est mise en concession, l'État confie la maîtrise d'ouvrage à un tiers qui réalise l'infrastructure, la finance, l'entretient et l'exploite pour une durée déterminée. Ce système de financement met l'usager à contribution à travers l'installation de péages : c'est la mise en concession de tronçons autoroutiers. Lorsque le trafic est insuffisant pour assurer l'équilibre de la concession, une subvention d'équilibre est versée par l'État et les collectivités territoriales au concessionnaire. Par ailleurs, des crédits publics de l'État et des collectivités sont affectés aux travaux sous maîtrise d'ouvrage de l'État.

On l'a vu, le dossier du maître d'ouvrage présente trois scénarios de mise en concession :

- La concession réduite avec la mise en concession du barreau neuf entre Gye et Dieulouard. Ce scénario est celui qui nécessite la contribution publique la plus importante, entre 820 millions et 1 milliard d'euros. Au total, le montant global du projet s'élèverait à 1,245 milliard d'euros. La mise en service de la liaison Gye-Dieulouard aurait lieu cinq ans après la déclaration d'utilité publique, mais l'ensemble de l'itinéraire ne serait mis en service que 22 ans après.

- La concession partielle prévoit une mise en concession du barreau Gye-Dieulouard et de la section neuve A30-A31 qui s'étend jusqu'à la frontière luxembourgeoise. Selon ce scénario, le montant total du projet serait de 1,345 milliard d'euros, et la contribution publique se situerait entre 390 millions et 590 millions d'euros. La mise en service de l'ensemble de l'itinéraire pourrait avoir lieu 11 ans après la déclaration d'utilité publique.

- La concession étendue suppose la mise en concession de toutes les sections aménagées dans le cadre du projet A31 bis, sauf la liaison Fameck-Richemont. Pour un coût total de 1,425 milliard d'euros, la contribution publique serait comprise entre 180 millions et 400 millions d'euros. Ce scénario permettrait d'envisager une mise en service plus rapide, six ans après la déclaration d'utilité publique.

La notion de contribution publique et les modalités de mises en concession ont été très discutées. Toutefois, c'est la rentabilité du tronçon neuf Gye-Dieulouard qui a fait le plus débat. Pour certains intervenants, le péage aurait un effet dissuasif conduisant les usagers à rester sur l'A31 et donc à continuer à passer par Nancy. Par ailleurs, l'évaluation par le maître d'ouvrage de 15 000 à 18 000 véhicules/jour (dont 5 000 poids lourds) a été contestée, ainsi que les études de trafic réalisées par le CEREMA. Tous deux ont justifié leurs chiffres au cours du débat. Le rapport d'expertise complémentaire valide la méthodologie des prévisions de trafic du CEREMA. Toutefois, les experts estiment le trafic maximum sur le barreau à 15 000 véhicules/jour, ce qui nécessiterait une subvention d'équilibre proche de la moitié du coût ; c'est la raison pour laquelle ils recommandent de ne pas le réaliser à court et à moyen terme.

34 Question n°172.

Le péage : principal point de discorde

De nombreuses interrogations concernant l'installation d'un système à péage ont été émises : comment remédier aux bouchons qui seraient provoqués par les barrières de péage ? Comment éviter que le péage ne fasse fuir les utilisateurs ? Comment traiter les problèmes provoqués par le transit des poids lourds ? Quel est le coût de l'installation du système de péage ?

Le maître d'ouvrage a précisé qu'il privilégierait l'installation d'un système de péage utilisant la technologie dite de *free flow*, c'est-à-dire un système qui fonctionne selon la lecture automatique des plaques d'immatriculation. Cela nécessiterait néanmoins une évolution du cadre législatif français. La DREAL a toutefois reconnu que le meilleur système restait encore à déterminer.

Les réactions à l'installation du péage ont été vives : du *« franchement non »* au *« oui faute de mieux »*. Certains s'opposent fermement aux trois scénarios de mise en concession, notamment la CGT Lorraine et l'Union Interfédérale des Transports - CGT : le péage serait trop cher et pénaliserait ceux qui empruntent l'autoroute pour se rendre à leur lieu de travail. Se pose ainsi la question d'établir un système d'abonnement qui peut se mettre en place pour les usagers qui empruntent l'autoroute quotidiennement. Les partisans de la mise en concession sont d'ailleurs favorables à cette idée. Dans son cahier d'acteur, la CFDT Lorraine défend la concession étendue *« à condition que des formules d'abonnements préférentiels pour les usagers quotidiens de l'autoroute soient proposées afin de réduire le coût pour les salariés locaux »*. D'autres sollicitent la mise en place d'une concession partielle à condition que la liaison Nancy-Metz demeure gratuite. Faisant référence au principe pollueur-payeur, une partie du public considère qu'il est normal que l'usager contribue au financement de l'infrastructure. Enfin, pour les élus et acteurs économiques favorables au projet, la mise en concession n'est peut-être pas la meilleure solution, mais c'est la seule qui permettrait de réaliser le projet au plus vite.

Des sources de financement alternatives évoquées tout au long du débat

Le public a fait différentes propositions de solutions alternatives au péage.
Après l'abandon de l'écotaxe en octobre 2014, le chef de l'État avait laissé entendre qu'une expérimentation de la taxe poids lourds en région Lorraine serait envisageable ; une déclaration à laquelle la population et certains élus locaux avaient été très sensibles. Assez logiquement, la demande de l'établissement d'une écotaxe régionale a ressurgi pendant le débat, c'est la solution de financement alternatif la plus fréquemment évoquée. À cet égard, le maître d'ouvrage a produit une fiche complémentaire qui montre les difficultés financières et techniques de l'utilisation des portiques existants.

Un intervenant a également suggéré qu'une vignette soit mise en place pour les camions étrangers, faisant référence à l'eurovignette : une taxe obligatoire pour tous les poids lourds de plus de 12 tonnes circulant sur les autoroutes de Belgique, du Luxembourg, des Pays-Bas, de Suède et du Danemark. Le maître d'ouvrage a expliqué que la mise en place d'une telle vignette en France n'est pas possible juridiquement.

D'autres propositions ont concerné la mobilisation de financements européens, en particulier à travers le plan Juncker de soutien à l'investissement.
Les réseaux structurants reconnus au niveau européen (RTET) ont également été évoqués. Ces réseaux apportent des aides financières aux projets transfrontaliers. Le maître d'ouvrage a précisé qu'une demande franco-luxembourgeoise était en cours.

Enfin, certains intervenants ont suggéré une aide du Luxembourg, au titre des profits que le pays retire des échanges transfrontaliers.

BILAN DU DÉBAT PUBLIC PROJET AUTOROUTIER A31 BIS « AU CŒUR DU SILLON LORRAIN »

LE DÉROULEMENT DU DÉBAT

Un débat suivi et argumenté

Le débat a été très suivi et argumenté. Pendant plus de cinq mois d'échanges, de très nombreuses prises de position ont été exprimées, que ce soit lors des réunions publiques, ateliers, débats mobiles, ou sur le site Internet dédié.

En amont du débat, la CPDP s'était rapprochée des différents acteurs du territoire afin de déterminer avec eux les enjeux du projet et les meilleurs moyens de les aborder avec les Lorrains. À partir de février 2015, les membres de la commission ont ainsi rencontré une trentaine d'acteurs de la région Lorraine et du Luxembourg. L'ouverture du site Internet de pré-débat a également permis aux citoyens de participer à l'organisation du débat public, en leur donnant notamment la possibilité de donner leur avis sur les thématiques qui leur semblaient essentielles.

Entre le 15 avril et le 30 septembre 2015, plus de 2 700 personnes ont participé aux douze réunions publiques organisées par la commission : deux réunions d'ouverture et deux réunions de clôture à Nancy et à Metz, quatre réunions thématiques, trois réunions générales, et une réunion de restitution de l'expertise complémentaire. Par ailleurs, la transmission en direct de trois réunions publiques[35] sur Internet a amplifié la participation avec plus de 500 internautes connectés, contribuant à une forte activité sur les réseaux sociaux. En effet, ces transmissions s'accompagnaient d'un système de *live tweet* qui permettait aux spectateurs de poser leurs questions en direct sur Twitter.

Les quatre réunions thématiques ont permis d'aborder plus précisément les questions liées au développement économique, au financement, à l'offre des réseaux de transports et aux déplacements transfrontaliers, et aussi à l'environnement humain, naturel et agricole.

Deux ateliers thématiques, l'un sur le financement organisé à Metz et l'autre sur l'offre des réseaux de transports et les déplacements transfrontaliers organisé à Thionville, ont permis aux habitants de travailler en petits groupes avec le maître d'ouvrage et des intervenants extérieurs. Les participants ont restitué les résultats de leurs échanges à la fin de chaque atelier ; résultats qui ont également fait l'objet d'une présentation lors des réunions organisées à Metz et à Nancy fin juin[36].

Lors d'un atelier-débat organisé avec vingt-six étudiants et quatre enseignants de l'Unité de formation et de recherche (UFR) de Lettres et Sciences humaines et sociales de l'université de Lorraine, la CPDP a recueilli l'avis des universitaires.

Enfin, pour aller au plus près des personnes concernées par le projet, quatre débats mobiles ont été organisés dans les principaux lieux de vie du territoire : marché de Toul, gare de Thionville, marché couvert de Nancy, centre commercial Waves Actisud à Moulins-lès-Metz[37]. Près de 415 Lorrains ont pu s'exprimer directement auprès des membres de la commission sur l'utilisation de l'A31, sur leur connaissance du projet et de la procédure du débat public. Ils ont également pu prendre connaissance des dispositifs d'information et de participation mis en œuvre.

Le débat a été relayé avec succès dans les médias. On dénombre 571 retombées presse, web et audiovisuelles concernant à la fois le débat public et le projet.

Rappelons que le bilan de la participation fait état de 11 140 visiteurs uniques sur le site Internet du débat, 264 questions, 336 avis, 84 points de vues dont 43 cahiers d'acteurs.

35 Réunion d'ouverture à Nancy le 15 avril 2015, réunions sur le financement à Pont-Mousson le 20 mai 2015 et sur l'offre des réseaux de transports et les déplacements transfrontaliers à Thionville le 21 mai 2015.

36 Réunions générales à Nancy le 24 juin 2015 et à Metz le 25 juin 2015.

37 Les 6, 12 et 29 mai 2015, et le 17 juin 2015.

L'ÉVALUATION DU DÉBAT

L'évaluation du débat sur le projet autoroutier A31 bis repose sur un premier questionnaire diffusé lors des réunions publiques et ateliers, et mis en ligne sur le site Internet du débat[38], et sur un deuxième questionnaire[39] mis en ligne à la fin du débat public afin de mesurer l'évolution des points de vue.

Les participants avaient déjà majoritairement (86%) entendu parler de la réalisation du projet autoroutier A31 bis, l'enjeu pour la CPDP était donc d'informer les citoyens de l'organisation d'un débat relatif au projet. La plupart des participants a obtenu des informations à travers la presse écrite (30%), le bouche-à-oreille (23%) ou encore par le biais d'associations ou organismes auxquels ils sont affiliés (23%). D'autres supports de communication, notamment les spots radio, les affiches, les tracts ou encore les réseaux sociaux et le site Internet se sont avérés être moins efficaces pour communiquer sur l'organisation du débat public.

Une très grande majorité des répondants a lu ou parcouru le dossier du maître d'ouvrage ou sa synthèse. Ces personnes se montrent globalement satisfaites de la clarté de ces documents.

De manière générale, les répondants étaient tout à fait d'accord (60%) ou plutôt d'accord (29%) avec le besoin d'organiser un débat public. Considéré comme un bon moyen d'informer les citoyens, des doutes demeurent sur sa portée.

Globalement, les participants considèrent que le débat public est un bon moyen pour faire participer le public à la discussion sur le projet (76%), et à la fin du débat, les répondants se montrent tout à fait satisfaits (20%) ou satisfaits (54%) des différentes rencontres organisées par la commission particulière.

CONCLUSIONS ET SUITES DU DÉBAT

Les objectifs du projet, les impacts environnementaux, les trois scénarios de financement et, plus globalement, l'offre des réseaux de transports de la région ont été au cœur des échanges. Les sections nouvelles, le barreau Gye-Dieulouard et le contournement ouest de Thionville par la liaison A30-A31 Nord, ont suscité la grande majorité des interventions.
Il est apparu au cours des débats que la solution aux problèmes rencontrés sur l'A31 ne peut pas venir du seul projet A31 bis, ni des seules offres alternatives mais bien de la complémentarité de tous les modes de transport.
L'expertise complémentaire a par ailleurs constitué un des moments forts du débat. Attendue et très bien accueillie par le public, elle a permis d'éclairer les citoyens, les acteurs du territoire, mais également le maître d'ouvrage.

De nouvelles pistes de réflexion ont été ouvertes au cours du débat. Si la décision était prise de poursuivre le projet, la concertation post-débat devra veiller à la diffusion d'informations claires et complètes afin de clarifier différents points. Dans cette éventualité, et suivant l'avis de la CPDP, je souhaite formuler plusieurs recommandations.

38 211 questionnaires ont été remplis.

39 93 questionnaires ont été remplis.

BILAN DU DÉBAT PUBLIC PROJET AUTOROUTIER A31 BIS « AU CŒUR DU SILLON LORRAIN »

Deux mesures, faisant écho aux résultats de l'expertise complémentaire, semblent indispensables pour répondre aux attentes exprimées par le public au cours du débat : d'une part, la mise en place d'un observatoire partenarial des trafics et de leur évolution, au moins dans le secteur Toul-Nancy, et, d'autre part, l'étude approfondie de la mise en œuvre progressive à 2x2 voies de la RD611, sans caractéristiques autoroutières, pour assurer la liaison entre Toul et Dieulouard, avec franchissement de la Moselle vers Dieulouard et raccordement à l'A31.

Afin de répondre aux fortes inquiétudes des élus et habitants de Florange quant au projet de liaison A30-A31, le maître d'ouvrage devra approfondir l'étude portant sur une solution alternative passant au-dessus des hauts-fourneaux d'Arcelor Mittal et empruntant la forêt domaniale. Une étude comparative multicritères devrait faire l'objet d'une large concertation. Dans l'hypothèse où le maître d'ouvrage retiendrait finalement, pour la liaison A30-A31, le passage par Florange, le lancement d'une concertation locale approfondie apparaît nécessaire.

En partenariat avec le Grand-Duché de Luxembourg, l'État conduit une étude sur la possibilité d'une exploitation multimodale de l'autoroute élargie entre Thionville et la frontière luxembourgeoise. Au cours du débat, la première partie de cette étude a été rendue publique suscitant un vif intérêt des citoyens. Une fois celle-ci finalisée, le maître d'ouvrage devra mettre en place une communication efficace pour en partager les conclusions.

Le bruit devra également faire l'objet d'une attention particulière lors des études d'impact qui précéderont la mise en œuvre du projet si le maître d'ouvrage décide de le poursuivre. La mise aux normes environnementales de l'ensemble de l'autoroute actuelle est très attendue, y compris pour les sections non aménagées.

Enfin, la mise en place d'un dispositif de régulation des poids lourds devra faire l'objet d'une étude approfondie. Celle-ci est exigée aussi bien par la population que par les acteurs du territoire, qui souhaitent notamment que soit étudiée la possibilité de mettre en place une écotaxe régionale.

En cas de poursuite du projet, une large concertation devra donc être mise en place. Pour veiller à sa mise en œuvre, la désignation d'un garant apparaît des plus opportunes.

Ce bilan sera rendu public avant la fin du délai de deux mois suivant la clôture du débat. Le maître d'ouvrage disposera alors de trois mois pour arrêter, expliciter et rendre publique sa décision quant au principe et aux conditions de la poursuite éventuelle du projet.

Christian Leyrit
Président de la Commission
nationale du débat public

cndp Commission nationale du **débat public**

244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
Tél. 01 44 49 85 60 - Fax : 01 44 49 85 61
contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr

PIÈCE K.13

3. Décision ministérielle du 12 février 2016 consécutive au débat public relatif au projet de liaison autoroutière entre Gye et la frontière luxembourgeoise.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer

Décision du 12 FEV. 2016

consécutive au débat public relatif au projet de liaison autoroutière entre Gye et la frontière luxembourgeoise

NOR : DEVT1604112S

La ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat et le secrétaire d'Etat auprès de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, chargé des transports, de la mer et de la pêche,

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 121-1 à L. 121-15 et R. 121-1 à R. 121-16 ;

Vu la loi 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, et notamment son article 16 ;

Vu la décision du 3 décembre 2014 de la Commission nationale du débat public d'organiser un débat public sur le projet de liaison autoroutière A31Bis entre Gye (Meurthe-Et-Moselle) et la frontière luxembourgeoise ;

Vu le bilan dressé par le président de la Commission nationale du débat public ainsi que le compte rendu établi par le président de la commission particulière du débat public, publiés le 13 Novembre 2015 ;

Considérant :

- que le projet de liaison autoroutière A31 Bis entre Gye (Meurthe-et-Moselle) et la frontière luxembourgeoise avec pour objectifs de réduire la congestion sur l'autoroute, d'améliorer la sécurité des usagers et des personnels d'intervention et d'accompagner le développement économique et les échanges a fait l'objet d'un débat public du 15 avril au 30 septembre 2015 ; que ce débat a permis l'expression d'une grande pluralité de points de vue ;
- que le débat a permis de rappeler que l'autoroute A31 assure une fonction majeure de transit dans le corridor européen nord-sud tout en assurant la desserte des principales agglomérations de Lorraine, favorisant ainsi les échanges locaux sur le territoire ;
- que le débat a fait apparaître un large consensus sur le diagnostic de la situation actuelle de l'A31 régulièrement congestionnée, supportant un trafic poids lourd élevé, et sur la nécessité de trouver des solutions rapides pour améliorer les conditions de déplacements et anticiper sur la saturation de l'axe ;
- que le débat a fait ressortir une attente forte que l'aménagement de l'infrastructure conserve à l'A31 son rôle de desserte locale et s'accompagne du maintien des échangeurs existants ;
- que le débat a confirmé la nécessité de remise à niveau environnementale de l'infrastructure existante ;
- que le débat a mis en évidence la coordination avec le Grand Duché de Luxembourg, la Région, la SNCF, et Voies Navigables de France et la complémentarité du projet A31Bis avec les projets qu'ils portent ;
- que le développement des modes de transports ferrés et fluviaux dans le sillon lorrain, même s'il doit être poursuivi de manière prioritaire, ne permettra pas, seul, de répondre aux besoins de mobilité futurs ;
- qu'une proposition alternative de financement par une écotaxe régionale ou une vignette PL a été évoquée par les participants en cours de débat, mais que cette proposition nécessite des études pour vérifier sa faisabilité juridique, technique et financière ;
- que le débat a fait apparaître des interrogations sur les conséquences qu'une mise en concession de l'aménagement de l'autoroute A31 à 2x3 voies pourrait avoir sur l'utilisation de l'infrastructure, notamment pour le trafic local ;
- que le débat a fait apparaître des divergences sur l'opportunité de réaliser un barreau autoroutier entre Toul et Dieulouard ;
- que le débat a mis en évidence des divergences sur l'implantation de la liaison entre l'A30 et l'A31 Nord prévue sur l'emplacement réservé à cet effet dans le document d'urbanisme de la commune de Florange ;
- que ce débat a mis en évidence :
    - l'importance majeure de l'A31 pour les lorrains et notamment pour les acteurs économiques de l'aire d'influence du projet ;
    - les situations de congestion récurrente au droit des agglomérations et entre Thionville et la frontière luxembourgeoise ;
    - le manque de fiabilité des temps de parcours pour les usagers, notamment pour les déplacements domicile-travail ;
    - les nuisances importantes de l'A31 à l'égard des riverains notamment dans les traversées d'agglomérations ;
    - la nécessité de préserver l'activité agricole ;
    - la présence de milieux naturels et de paysages remarquables dans le périmètre du projet ;
- que le projet contribue:
    - à améliorer les perspectives de développement du sillon lorrain en assurant son accessibilité par une infrastructure adaptée aux besoins de sa population et à la structure de son économie en complémentarité avec les autres modes de déplacement par voies ferrées ou voie d'eau ;
    - à répondre aux importants enjeux de fret qui se posent notamment à l'échelle du sillon lorrain en assurant la connexion des plateformes multimodales à une infrastructure suffisamment dimensionnée ;
    - à mieux prendre en compte les déplacements transfrontaliers, y compris dans une perspective multimodale ;
    - à réduire les nuisances occasionnées par l'infrastructure existante et en particulier au niveau des grandes agglomérations traversées ;
    - à permettre à ces agglomérations de repenser leur politique de transport
- que l'expertise complémentaire réalisée à la demande de la Commission nationale du débat public fait apparaitre :
    - que l'élargissement de l'A31 dans la traversée de Nancy, très difficile techniquement, est susceptible d'emporter des conséquences négatives sur la politique de déplacement de l'agglomération de Nancy ;

- que les limites de la solution d'aménagement sur place impliquent la nécessité à terme d'une solution de type aménagement de la liaison Toul-Dieulouard ;
- que les aménagements proposés par le maître d'ouvrage sont prématurés, voire surdimensionnés, notamment en ce qui concerne la liaison Toul-Dieulouard ;
- que les caractéristiques, les conditions de financement et le calendrier de réalisation d'une liaison Toul-Dieulouard nécessitent des études complémentaires au regard des trafics attendus, des délais de réalisation et de la stratégie de développement durable à l'échelle du pôle métropolitain ;

- que le président de la commission nationale du débat public recommande dans le bilan du débat :
  - la mise en place d'un observatoire des trafics et de leur évolution, au moins dans le secteur de Toul-Nancy ;
  - l'étude de la mise en œuvre progressive à 2x2 voies de la route départementale 611 sans caractéristiques autoroutières entre Toul et Dieulouard avec franchissement de la Moselle et raccordement à l'A31 ;
  - l'étude comparative multicritères pour la liaison A30-A31 nord entre la solution de base utilisant l'emplacement réservé de la commune de Florange et celle passant par Hayange et la forêt domaniale de Florange ;
  - le partage des conclusions de l'étude d'un aménagement multimodal entre Thionville et Luxembourg lorsque celles-ci seront connues ;
  - l'étude d'un dispositif de régulation des poids lourds intégrant la possibilité de mise en place d'une écotaxe régionale ;
  - une attention particulière pour le bruit et la mise aux normes environnementales de l'autoroute actuelle, y compris sur les sections non aménagées.

Décident :

Article 1er

Le principe de l'aménagement progressif de la liaison autoroutière entre Gye et la frontière luxembourgeoise (A31 bis) est retenu ; les études préalables à la déclaration d'utilité publique seront poursuivies en ce sens, sachant que la concertation se poursuivra telle qu'évoquée à l'article 4 et que seront instaurés un comité de pilotage et des comités de suivi conformément aux articles 6 et 7.

Article 2

Le recours à la concession est retenu pour l'ensemble des aménagements autoroutiers en tracés neufs et pour les aménagements au nord de Thionville.

Article 3

Les études pourront être conduites de manière spécifique sur chaque secteur géographique présentant une cohérence du point de vue des aménagements projetés. Les secteurs pourraient être: (A) secteur « liaison A30-A31 – Thionville – Luxembourg », (B) secteur « Metz-Nancy » et (C) secteur « Toul – Grand Nancy - Dieulouard ».

Ces études devront permettre de finaliser les choix et les caractéristiques des aménagements en complémentarité avec le développement des autres modes de transport, notamment ferroviaire et fluvial.

Elles devront également définir les modalités éventuelles d'usage de l'infrastructure par des transports en commun.

Sur le secteur reliant Thionville et Luxembourg, ces réflexions seront menées en collaboration avec le Grand Duché de Luxembourg.

Article 4

Les caractéristiques des aménagements retenus feront l'objet d'une concertation locale à lancer avant la fin 2017 au cours de laquelle seront notamment présentées au public les scénarii étudiés par le maître d'ouvrage et les éléments permettant d'apprécier leurs performances respectives notamment en matière de trafic, d'effets socio-économiques, de préservation de l'environnement, d'impact sur les populations riveraines et de consommation de terres agricoles.

Il s'agira notamment d'aborder lors de cette concertation :

- l'opportunité et les modalités éventuelles de réalisation d'une liaison entre Toul et Dieulouard, y compris l'étude de faisabilité d'un aménagement progressif par retraitement de la route départementale 611. Ces études devront tenir compte des enjeux de sécurité et de fluidité liés au trafic attendu et notamment des poids lourds tant en traversée de Nancy que sur les nouveaux tracés. Elles devront par ailleurs permettre d'inscrire les scenarii dans une stratégie de développement durable à l'échelle du pôle métropolitain ;
- les modalités de réalisation d'une liaison A30 – A31 Nord en comparant plusieurs options de passage, incluant a minima l'approfondissement du tracé présenté au débat public par l'emplacement réservé dans Florange et l'étude d'une variante se raccordant à l'A30 plus à l'ouest au droit de Hayange ;
- les modalités de retraitement de l'infrastructure existante, que ce soit l'élargissement à 2x3 voies des sections présentées lors du débat public ou des aménagements ponctuels de certaines sections non élargies, notamment au droit des échangeurs ;
- la présentation et la justification de l'ensemble des hypothèses, recueil de données, méthodes utilisées pour établir les prévisions de trafic.

Les dossiers soumis à concertation expliciteront notamment :

- les interactions avec les projets de développement locaux ;
- les données de base, les hypothèses et les méthodes utilisées pour la prévision des trafics sur les différentes sections du projet et les réseaux secondaires ;
- la description des grands principes des parcours soumis à péage et de la tarification associée ;
- les modalités prévues de limitation des nuisances sonores engendrées par l'aménagement afin de respecter les seuils réglementaires sur la totalité de l'itinéraire
- les modalités d'insertion paysagère ou urbaine des aménagements en tracés neufs ;
- les modalités de préservation ou de protection de l'activité agricole prévues pour minimiser les impacts du projet tant en termes de prélèvement que d'effets de coupure et d'effets connexes ;

- les modalités prévues de préservation ou de protection des milieux naturels et des espèces, et notamment les mesures envisagées pour éviter, réduire et, le cas échéant, compenser les atteintes aux continuités écologiques afin d'assurer de manière exemplaire leur prise en compte dans le cadre du projet ;
- les modalités envisagées de préservation ou de protection de l'eau et des milieux aquatiques (qualité des eaux et transparence hydraulique).

Article 5

Un observatoire des trafics sera mis en place sur le périmètre du triangle Toul-Nancy-Dieulouard. Il associera notamment l'Etat et les collectivités locales avec pour objectif de stabiliser les estimations de trafics sur ce secteur et d'éclairer ainsi la meilleure stratégie de développement durable susceptible d'être mise en œuvre. Cet observatoire se mettra en place au plus tard fin juin 2016 et devra produire ses premières analyses avant fin juin 2017.

Article 6

Un comité de pilotage « A31 bis » présidé par le préfet de région Alsace- Champagne-Ardenne-Lorraine sera mis en place. Il associera les collectivités locales concernées par le projet « A31 bis » au déroulement des études et aux décisions sur la poursuite du projet. Il sera chargé d'assurer la cohérence d'ensemble du projet, tant dans sa dimension temporelle et financière que du respect des équilibres de trafics.

Article 7

Sur chacun des secteurs géographiques faisant l'objet d'études spécifiques, un comité de suivi sera mis en place par le préfet de région. Il visera à assurer, selon un rythme soutenu, l'information locale sur les études et l'orientation des différentes solutions apportées.

Article 8

Le maître d'ouvrage saisira la Commission nationale du débat public en vue de la désignation d'un garant sous l'égide duquel la concertation et l'information du public seront poursuivies.

Article 9

Le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer, le préfet de la région Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine et les préfets de Meurthe-et-Moselle et de Moselle sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente décision, qui sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 12 FEV. 2016

La ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer,
chargée des relations internationales sur le climat,

Ségolène ROYAL

Le secrétaire d'Etat auprès de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer,
chargée des relations internationales sur le climat,
chargé des transports, de la mer et de la pêche,

Alain VIDALIES

PIÈCE K.13

4. Bilan du garant désigné par la CNDP sur la 1ère phase de la concertation post-débat public d'avril 2016 à avril 2019.

cndp Commission nationale du **débat public**

BILAN DU GARANT

A 31 bis
Concertation post-débat public
(Première phase)

Avril 2016 - Avril 2019
36 mois

Garant : Jean-Michel STIEVENARD
Désigné par la Commission nationale
du débat public (séance du 6 avril 2016)

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

Bilan du garant

A 31 bis Concertation post-débat public (Première phase)

Avril 2016-Avril 2019 (36 mois)

SOMMAIRE

FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET 4
LES CHIFFRES CLES DE LA CONCERTATION 5
LE CONTEXTE DU PROJET 6
DISPOSITIF DE GARANTIE DE LA CONCERTATION 8
ORGANISATION ET DEROULEMENT DE LA CONCERTATION (novembre 2018 à MARS 2019) 10
RESULTATS DE LA CONCERTATION 13
Réflexions générales issues du débat 13
A propos du tronçon nord 18
Au centre, ... 20
Sur le sud 20

Avis du garant sur le déroulé de la concertation et recommandations au maître d'ouvrage sur les modalités d'information et de participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique 22

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 60 - contact@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

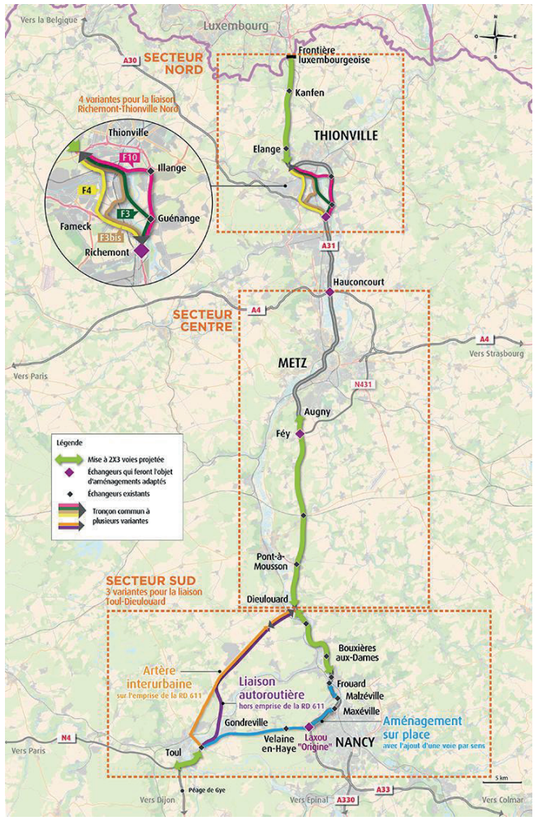
FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET

- **MAITRE D'OUVRAGE : DREAL Grand Est (qui a repris le projet précédemment instruit, jusqu'au débat public, par la DREAL Lorraine)**

- **CONTEXTE : A la suite d'un débat public conduit sous l'autorité d'une Commission Particulière du Débat Public présidée par Michel Morin, la décision ministérielle du 12 février 2016 décidait tout à la fois de confirmer l'intention de réaliser une infrastructure de transports autoroutière concédée en partie, d'étudier de nouveaux tracés, de prévoir une concertation sur ces nouvelles hypothèses et de demander la nomination d'un garant.**

- **OBJECTIFS : Améliorer les conditions de circulation sur l'A31 ; Renforcer la sécurité des usagers et du personnel d'intervention ; Accompagner le développement économique du sillon lorrain en facilitant les échanges.**

- **COÛT : A ce stade des études, le coût global du projet est estimé entre 1,4 et 1,9 milliard d'euros. Le recours à la concession a pour objectif de limiter la part de financement public et donc d'accélérer la réalisation de l'infrastructure**



- **CALENDRIER DE MISE EN SERVICE ENVISAGÉE : Début des travaux échelonné sur la période 2023-2032.**

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

LES CHIFFRES CLES DE LA CONCERTATION

- **QUELQUES DATES CLÉS :**

  -22 février 2016 : initiative de la concertation prise par décision ministérielle suite aux recommandations issues du débat public menée sous l'autorité d'une CPDP ;
  -6 avril 2016 : décision de la CNDP de désigner Jean-Michel Stievenard garant de concertation jusqu'à l'ouverture de la procédure de DUP ;
  -2 mai 2016 : première réunion du comité de pilotage sur la réalisation de l'A31 bis : présentation d'un projet de charte de la concertation ;
  - entre mai 2016 et octobre 2018 : concertation avec les parties prenantes durant la réalisation des études post-débat public : 11 réunions de comités de suivis, 3 réunions de l'observatoire des trafics, 6 réunions du comité de pilotage ; 6 réunions techniques dont 2 consacrées à la multimodalité ;
  - ouverture du site internet et publication des documents de concertation le 15 octobre 2018
  - 13 novembre 2018 : ouverture de la concertation publique ;
  - 25 février et 1er mars 2019 : réunions de clôture de la concertation
  -11 mars 2019 : clôture officielle de la concertation
  - 10 avril : publication du bilan du garant

- **PERIMETRE DE LA CONCERTATION : l'ensemble du sillon lorrain, autour de l'A 31 et des tracés potentiels de l'A 31 bis)**

- **1 400 EXEMPLAIRES DU DOSSIER DE LA CONCERTATION**
- **5 600 EXEMPLAIRES DE LA SYNTH7SE DU DOSSIER**
- **2 NEWS LETTERS DIFFUSEES A 700 EXEMPLAIRES**
- **2 KITS D'INFORMATION NUMERIQUE AUPRES DE 140 COMMUNES**
- **ACHATS D'ENCARTS PUBLICITAIRES DANS LA PRESSE LOCALE**
- **COMMUNIQUE DE PRESSE RADIOPHONIQUE**
- **AFFICHES MISES A DISPOSITION** DANS LES COMMUNES DU PERIMETRE

- **EVENEMENTS PUBLICS :**

  11 réunions publiques
  2 visites exploratoires
  5 rencontres de proximité
  2 réunions, à l'initiative de participants

- **1900 PERSONNES PARTICIPANTS**

- **CONNEXION AU SITE INTERNET** :

  8556 visiteurs pour 12 311 sessions et 87 447 pages visitées
  durée moyenne de la session 3'27
  [Les réseaux sociaux ont eu un rendement modeste 201 abonnés sur Twitter, 105 sur Facebook, mais plusieurs milliers de vues pour les interviews vidéo]

- **59 QUESTIONS POSÉES**
- **2137 AVIS / CONTRIBUTIONS**

Coût de la concertation de l'ordre de 450 000 € pris en charge par le maître d'ouvrage.

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

LE CONTEXTE DU PROJET

Cette phase a été ouverte par la décision ministérielle du 12 février 2016 qui donnait rendez vous pour une nouvelle concertation « avant la fin de l'année 2017 » préparée par 3 comités de suivi et un observatoire des trafics, ces quatre instances étant présidées par un préfet de département et un comité de pilotage sous l'autorité du préfet de région.
La concertation publique a été ouverte de fait en fin de l'année 2018, le retard étant imputable d'une part à l'ampleur de la tâche et aux moyens limités de l'administration et d'autre part au gel des concertations publiques pendant la phase des *assises nationales de la mobilité.* Ce retard n'a pas fait l'objet de polémique.
Cette concertation publique relève d'une démarche volontaire du maître d'ouvrage, bienvenue, dans la logique de la charte de la participation du ministère de l'environnement.

La réflexion ne peut être dissociée de son contexte

Le contexte planétaire d'abord.
La COP 21 avait été présente pendant le débat public de 2015 ; le réchauffement climatique et la crise écologique ont été présents pendant l'hiver 2018/2019, incitant beaucoup de citoyens à « réclamer de la cohérence »

Le contexte politique national
Tout s'est passé comme si le débat sur l'A31 bis était indépendant du contexte politique national, (changement de président de la République, renouvellement presque total des parlementaires) y compris pendant la longue crise des gilets jaunes (qui a simplement conduit à annuler une rencontre de proximité à Nancy) alors même que le débat sur le péage était posé, avec une problématique voisine du « refus des taxes»…

Le contexte politique local
Quatre « *arrêtés de prise en considération* », ont été signés par le Préfet de Moselle au vu du nombre de projets d'aménagement de court terme envisagés sur les tracés des quatre variantes soumises à concertation. Ces arrêtés ont occasionné de vives réaction de deux élus locaux : le maire de Florange qui n'a pourtant rien à y perdre puisque les terrains de la variante F4 sont déjà gelés par les servitudes existantes, et surtout le maire de Terville qui crie à la spoliation, un projet de ZAC étant envisagé par sa commune sur le tracé des variantes F3, F3 bis et F10.
Des recours devant le tribunal administratif contre ces « arrêtés de prise en considération » sont en cours..
« Le protocole d'accord du 20 mars 2018 avec le Luxembourg (présenté au conseil des ministres du 6 mars 2019) a souvent agité les esprits.
La suspension des études des protections phoniques sur l'A31 au droit de Champigneulles a été perçue comme un chiffon rouge.

La phase d'études et la préparation de la phase de concertation publique (mai 2016 à octobre 2018)

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

La mise en chantier d'une **charte de la concertation sur l'A31 bis** a été acceptée d'autant plus volontiers par le maître d'ouvrage que son propre ministère élaborait sa *charte de la concertation.*
Son élaboration a permis essentiellement de donner du grain à moudre pendant la phase où, sortant du débat public de 2015, les interlocuteurs citoyens et associatifs avaient envie de continuer le dialogue alors que, dans le même temps, le maitre d'ouvrage devait engager une longue phase d'études préalables à la concertation publique. Elle a permis de maintenir intact le potentiel de réflexion et de dialogue et de ne pas avoir à le reconstituer ex-nihilo comme c'est souvent le cas. Elle a permis de construire un climat de respect entre l'administration et les associations qui ont trouvé en la DREAL un partenaire de dialogue même contradictoire.
Pour le garant qui a passé du temps à conforter ce réseau, cette phase est apparue nécessaire pour constituer un substrat de dialogue et de concertation même s'il reconnait bien le caractère minoritaire d'un tel dialogue. Les participants à cette phase se sont révélés pour la plupart des éclaireurs des débats publics.

La charte a permis de préciser la place des uns et des autres dans la procédure et leur droit d'intervention dans les instances officielles des comités de suivi et de comité de pilotage.
A l'issue de la concertation publique, il convient de revoir les principes de la charte à la lumière de l'expérience d'une part, et de prendre acte d'autre part de l'émergence de nouvelles associations, et de la disparition de fait d'anciennes. Si au départ, il a été convenu qu'un « collectif de fait » de 14 associations représentaient les interlocuteurs associatifs, et se répartissaient les différentes représentations sans que personne, ni le maître d'ouvrage, ni le préfet, ni le garant n'aient à les choisir, il apparait nécessaire d'élaborer une nouvelle clé de répartition à l'issue de la phase de concertation publique.
La question se pose aussi pour les élus présents dans les différentes représentations. Si tous les présidents d'EPCI étaient représentés dans les différents comités, les maires (plus d'une centaine sur l'axe) ne pouvaient pas l'être. Il conviendra, en cas de poursuite des études, d'associer les maires des communes riveraines des potentiels fuseaux retenus.

<u>La préparation de la concertation publique</u>
Elle a été faite à chaque moment avec les associations, qui ont été tenues au courant d'une part par leurs représentants aux comités de suivi et comité de pilotage et d'autre part par un dialogue constant avec le garant.

<u>La concertation publique proprement dite</u>
Un *débat public* de fait tant par l'ampleur générée par le territoire impacté par l'autoroute (11 réunions publiques : 2 visites exploratoires, 5 rencontres de proximité), 272 questions/contributions,) que par la mobilisation qu'elle entraine : 1900 PERSONNES , un site internet ayant reçu 8556 visiteurs pour 12 311 sessions et 87 447 pages visitées

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

Si le maître d'ouvrage lui a attribué les moyens nécessaires, le garant de la concertation a été fortement sollicité face à l'ampleur de la tâche. Dans des conditions similaires il serait recommandé de procéder à la nomination d'un garant supplémentaire en renfort pendant la phase de concertation publique.

<u>Sa préparation</u>

A l'issue des comités de pilotage et compte tenu du travail effectué en confiance, la forme de la concertation a pu être élaborée par la DREAL Grand Est, en liaison constante avec le garant, qui lui-même veillait à en informer les associations et les conseils de développement et à débattre avec elles du cadre de cette concertation.
La DREAL Grand Est a fait son affaire de se faire accompagner par un consultant (CS Conseils & Parimage), de dégager les budgets, de rédiger un cahier des charges et de recruter ce consultant, en se conformant aux règles des marchés publics.

Quelques insatisfactions sont à enregistrer

. Des formules innovantes de dialogue de citoyens ont été proposées, elles se sont révélées peu efficientes.

. les *visites exploratoires en bus*, qui paraissaient une bonne manière pour appréhender collectivement, une réalité, ont très peu trouvé de public (3 bus proposés à Thionville pour une quarantaine d'inscrits dont une vingtaine de citoyens), une nouvelle proposition annulée faute de participants.

. la proposition de réunions à l'initiative des uns et des autres avec l'intervention technique de la DREAL Grand Est : seuls les conseils de développement et les CCI ont fait appel à cette possibilité.

La solitude du garant
Sans yeux et sans oreilles sur le territoire, n'ayant pas accès immédiat à la presse locale et donc avec des difficultés pour saisir l'évolution de l'opinion.
Pas systématiquement mis en copie des courriers ou arrêtés formalisés par l'administration

- Arrêtés de prise en considération ;
- Lettre de la ministre à propos des protections phoniques à Champigneulles.

DISPOSITIF DE GARANTIE DE LA CONCERTATION

Les principes proposés par la CNDP

- **La neutralité**
  Jamais remise en question, en ce qui concerne le garant, seule une question , hors débat pour savoir « qui » payait le garant ou prenait en charge ses frais.

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

Le préfet de Meurthe et Moselle a été accusé de partialité pour des propos mal analysés qui tendaient à privilégier une des hypothèses mise au débat. Si la fausse résignation « de toutes les façons l'Etat a déjà décidé » alimentée par les rumeurs de celui qui a rencontré celle qui a parlé avec … a été présente, on peut considérer qu'elle l'était davantage pour la forme et que la dynamique réelle de la concertation montrait qu'aucune solution ne prenait le pas sur d'autres.

- **La transparence**
  Assurée de manière forte, avec cependant 2 bémols :
  - Le refus de mettre en ligne les courriers adressés par les préfets, en réponse à des interpellations liées à l'A31 bis, au motif que les demandeurs n'ont pas exprimé formellement le souhait que leur courrier et les réponses apportées fassent l'objet d'une contribution publique. Posture inutile mais sans beaucoup d'enjeu.
  - Le refus (ou l'impossibilité analysée comme un refus) de mettre à la disposition les études techniques préparatoires au choix des comités de suivi. Il est à signaler que le maire de Terville a pris prétexte de ce refus pour ne pas participer aux actes publics de la concertation ne s'estimant « pas suffisamment informé pour intervenir publiquement ». Le dossier de concertation d'une centaine de page était cependant assez détaillé pour présenter de manière exhaustive l'avancement de la réflexion sur le projet et éclairer l'ensemble des participants à la concertation.

- **L'équivalence de parole**
  A peu près tenue pendant la plupart des réunions, sauf lors des réunions de clôture durant lesquelles chacun des acteurs institutionnels (métropole, parlementaires…) a éprouvé la nécessité de faire part de sa position pour qu'elle soit enregistrée. Le petit agacement dénoncé en séance a relevé davantage du jeu verbal que du réel rejet.

- **La formulation des propositions**

  Au prix d'un peu de pédagogie hors séance, les interventions ont été le plus souvent soigneusement préparées.

- **La traçabilité des propos et des prises de position**
  Si les verbatims n'ont pas fait l'objet de transcription complète (mais ils ont été enregistrés et archivés), les compte rendus se sont avérés assez développés. Leur lecture s'est efforcée de collecter les « signaux faibles » notamment les propositions qui ont été évoquées et sont parfois passé inaperçues

  …« Aménagés » par le garant

- Refus des interpellations « sauvages » pour éviter le jeu des questions/réponses et donner ainsi le sentiment que le maitre d'ouvrage qui

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

répondrait à la demande ne s'arroge le monopole du débat et ne le déséquilibre en sa faveur.

- Rappel constant du principe selon lequel le débat n'était pas ouvert pour que l'administration puisse éclairer l'assemblée sur sa proposition, mais qu'au contraire l'administration puisse être éclairée par la réaction des citoyens.

ORGANISATION ET DEROULEMENT DE LA CONCERTATION (NOVEMBRE 2018 A MARS 2019)

Au-delà du bilan quantitatif, le bilan qualitatif apporte 4 éléments de satisfaction

- Quand il y avait une mobilisation locale, comme à Florange, à Toul, à Champigneulles, le public a répondu présent.
- Les maires très nombreux ont fait entendre leur voix. Au-delà de leur posture institutionnelle, les voix des habitants de la Lorraine, se sont fait entendre par leur intermédiaire et ont exigé d'être entendues et prises en considération.
- Au-delà du nombre, les intérêts des différents groupes se sont exprimés et ont pu être identifiés. Ainsi, lors du débat de 2015, on avait entendu les opposants au barreau Toul-Dieulouard, mais pas les riverains de l'autoroute A31 actuelle notamment dans le bassin de Pompey, à Champigneulles en particulier. Avec la tenue d'une réunion publique de concertation sur place, leur exaspération devant la situation actuelle et leur impatience pour la mise en œuvre de mesures d'urgence ont pu être entendues et enregistrées. La procédure a permis d'identifier les différents groupes *d'acteurs ayant intérêt à agir*, même s'ils n'étaient pas représentés massivement : les usagers, les riverains, les simples utilisateurs de l'infrastructure qui ne travaillent pas au Luxembourg (qui vont être pénalisés par un éventuel péage ou par les travaux générés par la transformation)
- les associations qui assurent la pérennité du débat comme les conseils de développement durable qui assurent la continuité de la réflexion ont été très présents. Toutefois la longueur de la procédure n'a pas permis à chacun de se sentir mobilisé pendant la totalité de la période, et le panel des associations s'est considérablement appauvri et rétréci .

Les faiblesses que l'on peut détecter à ce stade

- Démarche manquant de souplesse dans la recherche du public : les méthodes mises en œuvre, assez classiques, se sont révélé insuffisantes. Elles auraient pu être complétées par une meilleure mobilisation des moyens locaux d'information comme la presse institutionnelle. Les réseaux sociaux ont été utilisés avec des comptes Facebook et Twitter créés spécifiquement pour la concertation et alimentés plusieurs fois par semaine sur toute la durée de

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

celle-ci. Toutefois les informations publiées sur les réseaux sociaux ont été peu relayées (à l'exception des vidéos postées dont certaines ont totalisé plusieurs milliers de vues).

Une autre affectation des ressources aurait pu être décidée entre les moyens conséquents affectés à l'organisation des réunions et ceux consacrés à la mobilisation des publics pour ces réunions.

- Manque de recherche pour parler autrement avec des publics autres et leurs moyens de communication
  Réseaux sociaux, consultation électronique etc…

- Salles parfois excentrées et peu accessibles en plein hiver. Il aurait pu être visé les hôtels-de-ville , les salles culturelles habituellement plus centrales et mieux identifiées.
  Les réunions réussies se sont faites dans des lieux bien identifiés et dans des salles qui permettaient l'organisation « en goutte d'eau » (Toul, Champigneulles…)
- Une idée-proposition : la substitution des moyens vidéo (un peu superfétatoires) par un dessinateur en capacité de visualiser les propositions, « de les faire voir » de transformer les plans et les propos en croquis.

Le quadrillage du territoire

Pas facile à déterminer au départ. Au vu des premières réunions et après échanges avec le garant, le maître d'ouvrage a décidé de ne pas se dérober devant les points durs. Florange, Champigneulles, (décidée dans la seconde phase pour répondre à des demandes faites par courrier par le maire et répétées lors des réunions publiques).

Même si les réponses aux questions ont été apportées en séance, il n'a pas été répondu à la demande des maires du Pays-Haut de Meurthe et Moselle, ce qui fait que l'expression de la partie nord de Meurthe et Moselle (autour de Longwy) a probablement été insuffisamment prise en compte malgré une présence discrète aux réunions du secteur nord.

Le secteur de Metz aurait pu faire l'objet d'une concertation publique de proximité, les 2 réunions qui y ont été organisées ayant eu des objets plus larges (la réunion de lancement, et la réunion sur l'autoroute du XXI° siècle), toutefois la présence attentive du maire de Metz renforcée par celle de son adjoint a permis une expression locale forte.

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

L'organisation des réunions

- Classique sans mobiliser en rien (ou presque rien) les modes d'animation de réunion plus participatifs :
  Le schéma prévu au départ par le maître d'ouvrage le permettait un peu. (ateliers sur inscriptions ; organisations de tables de travail, remise de plans explicites…). Il a été battu en brèche par la dénonciation par les élus et les associations d'un potentiel refus de débat « en face à face ». De ce fait les citoyens ont été plutôt été marginalisés au profit de ceux (élus et membres d'associations) qui « avaient quelque chose à dire »et qui entendaient disposer d'auditoires et d'enceintes pour le dire.

- Animées par un tiers extérieur
  Distribuant la parole de manière un peu mécanique et visant à faire respecter les temps de parole. Utile et renforçant la neutralité du débat.

- Possibilité pour le garant d'intervenir en permanence pour faire « respecter l'équilibre des débats » ce qui s'est révélé nécessaire notamment à Florange.
  Cette intervention publique a été doublée par une note adressée à la DREAL et à son conseil pour la suite de la concertation.

- Possibilité pour le garant de tirer les conclusions de chacune des soirées en en proposant d'une certaine manière la lecture et visant à résumer les interrogations soulevées en vue de la réunion suivante
  (conclusions acceptées par les participants (souvent avec des commentaires positifs) et par le maitre d'ouvrage (sans commentaire mais avec respect)

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

RESULTATS DE LA CONCERTATION

Le temps long ouvert a permis l'instauration d'une véritable dynamique du débat.

Dans le sud, les élus ont su montrer un visage uni au moment de la visite de l'A31 par le conseil d'orientation des infrastructures (COI), instance chargée par la Ministre des Transports de dresser une synthèse des grands projets nationaux susceptibles d'être financés par l'Etat. Très collectivement, ils ont considéré comme une victoire le fait que l'A.31 bis soit retenu par le COI, s'agissant d'une des rares infrastructures autoroutières en perspective dans la prochaine décennie.
Ils ont pourtant échoué à formuler une nouvelle position commune au moment de la clôture du débat. Une position commune pourrait être retrouvée, le moment opportun (probablement après 2020) après de nouvelles études.

Dans le centre, la proposition d'élargissement avec requalification environnementale et adaptation des échangeurs d'extrémité est globalement acceptée.

Dans le nord, la position minoritaire du départ pour le tracé F4 au droit de Florange s'est traduite, en fin de concertation, par une revendication majoritaire d'un passage en souterrain sur ce tracé sous réserve d'une prise en compte améliorée des riverains («construire un tunnel de 5 kms »).
Toutefois l'avancement des études ne permet pas de trancher entre cette variante et la variante F10 qui passe au sud de Thionville. On peut regretter que la Dreal n'ait pas eu les moyens de travailler dans l'urgence les contre-propositions techniques émises, ce qui interdit de les éliminer du champ des possibles à l'arrivée.

Réflexions générales issues du débat

L'amélioration de la mobilité sur le sillon lorrain est impérieuse et la nécessité de réaliser une infrastructure est reconnue comme nécessaire
malgré la difficulté, les contraintes et la difficulté de faire des choix,
Les élus ont le sentiment d'avoir remporté une bataille en janvier 2018 au moment où le Conseil d'Orientation des Infrastructures a retenu l'A31 bis dans les priorités de l'état. Ils savent et parfois disent qu'ils ont la responsabilité de transformer cette « victoire » en projet réel.
Le président du conseil départemental de Meurthe-et-Moselle est sans doute un des plus engagés *« face à l'urgence de construire des solutions pérennes et durables, le projet de l'A 31 bis doit aboutir de manière innovante et performante* ». Il a exprimé sa position à chacun des moments de la concertation.
On n'est pas surpris de trouver cette prise de position dans la bouche ou au travers des écrits des milieux économiques :

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

l'UIMM publie un simple communiqué le 26 février pour « *soutenir le projet A31bis »*
La chambre des métiers réaffirme son soutien aux nouveaux tronçons (et au développement ferroviaire) ;
OREE (Réseaux d'entreprises économie) *« l'A31 bis, un projet lorrain, Nord et Sud, Indispensable et Urgentissime* » s'enthousiasmant même sur cette *« colonne vertébrale du sillon lorrain et de l'Axe est-européen, qui constitue un projet pilote de gestion des risques et d'innovation ».*

De multiples prises de position s'appuient sur une réaffirmation de cette urgence. La FNAUT elle-même, par la voix de son trésorier national, « *partage le constat sur l'urgence d'agir* », même s'il assortit ce diagnostic de tout un ensemble de propositions préalables.

Beaucoup de participants ont éprouvé le besoin de commenter leur opposition à tel ou tel aspect du projet par un « je ne suis pas contre l'A31 bis mais… ».

Toutefois, dans une position commune très argumentée, les conseils de développement durable expriment leur scepticisme sur le projet et propose une alternative « *Utiliser une part importante des 1,4 milliard d'euros consacrés au Projet A 31 bis, vers le ferroviaire, le fluvial, les transports collectifs, ainsi que les mises aux normes environnementales et de sécurité » (avis des cdd)*
De la même manière dans les avis consignés sur le site, on trouve en écho quelques voix s'opposant à la construction d'une nouvelle infrastructure routière, en considérant qu'il est préférable de faire porter l'effort financier sur les autres modes de transport :
« *Un TGV financé par un péage sur l'A31 actuelle coûterait moins cher qu'une nouvelle autoroute* »
« *il ne faut pas perdre de vue que la voiture à essence est en sursis* (avis 105)
« il est difficile de comprendre qu'on puisse encore parler d'investir dans des outils d'un autre temps (Avis 110)
« *un autre modèle de mobilité est possible* » (Avis 118)
« *revoir tout* » (avis 179)
« *inefficacité niveau circulation, dangerosité , niveau santé, inefficacité totale niveau emplois et finances* » (Avis 193)

Ces réserves sont largement contrebalancées par des avis favorables à la réalisation et manifestant même une certaine impatience
« *mettre rapidement en œuvre une offre supplémentaire* (Avis 204)
« *j'espère que le projet prendra forme* (Avis 182)
« *indispensable au développement* (Avis 176)
« *tout est bon sauf l'inaction* » (Avis173)

Le deuxième éclairage, est que **l'on est peu sensible à la problématique de la traversée nord-sud de la Lorraine.** Certes l'A 31 actuelle est obsolète, aux normes environnementales de l'époque, dangereuse et saturée, mais le débat a mis en évidence la nécessité surtout de trouver des solutions petits bouts par petits bouts le long de l'A31, de s'articuler avec le développement local et de régler des difficultés vécues aujourd'hui localement.

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

C'est une donnée fondamentalement nouvelle que la phase de concertation a révélée, en renvoyant d'une certaine manière le sujet de la mobilité en Lorraine à d'autres instances et à d'autres mécanismes, notamment des négociations avec le Luxembourg, ou avec l'Europe, ou à une réflexion sur la fiscalité sur les routes comme l'écotaxe poids lourds par exemple.
Conséquence de ce fractionnement, qui répond aussi à une nécessité technique introduite par la décision ministérielle de février 2016 commandant un travail sur 3 tronçons géographiquement déterminés, le risque bien évalué par les parties prenantes du secteur Sud, et notamment les élus de la Meurthe-et-Moselle, qu'un accord au Nord, où la demande paraît plus pressante, pourrait condamner la réalisation de la partie sud du projet.

Le troisième éclairage est issu de la **prise de conscience que le débat est global** et pas seulement limité à l'A31 bis. Si la feuille de route porte sur l'A31 bis, le maître d'ouvrage a été interpellé sur l'A4, l'A30, l'A33, d'autres infrastructures routières nationales et départementales. Cette réalité doit être prise en compte.

La suite du débat doit acter cette nécessité.

Le débat est global aussi en ce qu'il ne peut se limiter à régler le problème routier ou autoroutier et se doit de prendre en compte les autres modes de mobilité.
En 2015, le débat public avait fait apparaitre la nécessité de considérer aussi les modes ferroviaire et le fluvial, et révélé à la marge la problématique des autocars. Aujourd'hui, les documents de concertation ont abordé le sujet et le débat a bien fait apparaitre que la solution routière ne répond qu'à une partie de la question, parfois même une simple *petite partie*, même si elle apparaît indispensable. La contribution des conseils de développement durable ouvre un certain nombre de pistes.

La **question de la mobilité est ainsi posée et devient centrale**:
Au-delà des infrastructures, les questions portant sur les flux, les différents modes et la possibilité d'agir sur l'un ou l'autre, la prise en compte des comportements nouveaux, le co-voiturage, les transports collectifs par autocars montrent qu'il est important de se préoccuper également des services de mobilité. Des aménagements accessoires à l'autoroute (aires de covoiturage, nouvelles capacités de stationnement, usage d'une troisième voie ou de la bande d'arrêt d'urgence), nécessitent que les collectivités autorités organisatrices de la mobilité (Région, métropoles, communautés de communes..) s'impliquent dans les services à proposer. Comment rendre l'infrastructure future le plus utile possible ? C'est une question préalable.

La réflexion de la mobilité sur l'ensemble de la Lorraine d'une part, mais aussi et surtout peut-être sur l'agglomération de Nancy et au nord de Thionville a été posée. La revendication d'un « **Grenelle de la mobilité** » ou pour reprendre les termes d'un participant un « **Lorraine des mobilités** » a été posée. Elle engage tous les partenaires qui ont participé à la concertation. Le débat fait valoir l'étroitesse des compétences des différentes autorités

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

administratives de transport et la nécessité de les dépasser par un travail en coordination.

D'ores et déjà le président de région et le président du sillon lorrain (et maire de Thionville) se sont donné rendez-vous pour prendre en compte cette réflexion (RL du 8 mars) qui a émergé lors de la concertation. Cette réflexion pourrait être mise à la disposition de la poursuite des études sur l'A 31 bis et se conformer à son calendrier d'une part, à son *plan de travaux prioritaire* d'autre part.

Le quatrième éclairage porte sur l'exigence d'une **réponse adaptée au temps présent**, adaptée aux transformations technologiques, aux modifications de comportements. Pour résumer « l'autoroute du XXI° siècle ».
Une première esquisse de réponse a été donnée par une réunion d'experts : *conférence-débat sur les mobilités du futur*, organisée par la DREAL Grand Est en deuxième partie de la concertation. Elle a ouvert des champs de réflexion. On ne sait ce que sera la nouvelle autoroute, mais on sait qu'elle n'aura aucun rapport avec celles que nous connaissons aujourd'hui. Les recherches, les innovations techniques, les solutions nouvelles pour construire, pour gérer, sont potentiellement là et sont prêtes à être mises en œuvre lors de la construction de cette nouvelle infrastructure. Ceci a été confirmé par madame Borne. « *La ministre des transports a réaffirmé sa volonté de faire émerger des solutions innovantes,* » ce que la presse titre « *l'A31 , laboratoire du covoiturage* » (RL 20/10/2018)
Dans la suite de la démarche, il conviendrait d'explorer toutes ces innovations et de les mettre au service de la réflexion collective.

Le cinquième éclairage concerne **le calendrier**

La prise de conscience du temps a été forte : calendrier de la décision, calendrier des travaux, qui sont synonymes de périodes longues de gêne pour les usagers. Peut-être même insurmontables (avis des Cdd). La concertation publique a enregistré un certain découragement des citoyens devant une perspective de chantier jugée trop éloignée et donc hypothétique. On ne construit pas une autoroute en un jour, mais on réclame du volontarisme, sur un calendrier même incertain et de l'engagement sur une marche en avant ; Il est réclamé **réaffirmation d'un calendrier raisonnable et l'engagement de le respecter.**
Parmi les signaux faibles, sont réclamées aussi des mesures intermédiaires qui apportent des petites améliorations avant et pendant la phase des travaux. C'est un dossier dans le dossier qu'il faudrait ouvrir : un **plan de travaux prioritaires** s'impose autour de l'A31 ou ailleurs pour la mobilité de la lorraine. Ce plan de travaux prioritaire peut recenser toutes les petites mesures qui peuvent être décidées dans les budgets disponible (« *améliorer l'existant avant tout aménagement nouveau* » (Fnaut avis du 7/3) ce que l'on peut traduire par : construction d'aires de covoiturage, circulation de cars sur la BAU grâce à son élargissement au nord de Thionville ou entre Toul et Nancy ; gestion dynamique du trafic de la circulation, campagnes pour le

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

covoiturage et bien entendu les mesures de protection phoniques autour de Champigneulles-Maxéville.

Enfin le sixième éclairage concerne **la préoccupation environnementale**

Le débat public de 2015 s'était déroulé autour de la COP 21 et la conférence de Paris, mais la référence au changement de comportement apparaissait comme largement incantatoire. Aujourd'hui, la prise de conscience de « l'urgence climatique » s'exprime davantage, et se traduit par un refus de sacrifier de nouveaux espaces à la route.
(prise de position des chambres d'agriculture, FDSEA, jeunes agriculteurs de Meurthe et Moselle /prise de position du député Potier, parlementaire référent pour ce qui concerne la problématique de l'artificialisation des sols)
Une réflexion plus générale même si elle était moins développée a été ouverte sur l'urbanisation et son articulation avec les réseaux de transports en commun et la recherche d'alternatives à l'usage de la voiture individuelle.
Elle a rappelé la nécessité de protéger les riverains des infrastructures actuelles et de déclasser les autoroutes implantées en milieu urbain.

Le péage ou « le recours à la concession » au Nord

Hormis pour les poids-lourds étrangers en transit, il ne fait pas l'objet d'un véritable consensus. La concertation s'étant déroulé au plus fort du mouvement des gilets jaunes, on peut presque s'étonner que le refus n'ait pas été plus radical. Quelques-uns y sont opposés par principe (équité, profits des compagnies d'autoroute,…), privilégiant d'autres sources de financement des infrastructures (vignette poids lourds, Ecotaxe,…) ou des solutions plus globales (fin du dumping fiscal sur le carburant acheté au Luxembourg…).
Le sentiment de « payer deux fois » est répandu : Une fois pour la construction de l'infrastructure actuelle au travers des impôts, une autre pour l'usage de l'A31 bis au travers du péage.

Seules quelques voix revendiquent le péage pour pouvoir réserver les financements publics « *sur les transports en commun qui en ont besoin* »(avis 97).

Au-delà du paiement du péage par les travailleurs transfrontaliers qui seraient les véritables bénéficiaires de cette infrastructure et dont on admet volontiers qu'ils pourront obtenir une prise en charge en tout ou partie par leur employeur ou « *se le payer compte tenu de la différence des salaires* »(avis 63).

Premièrement, on doit enregistrer l'inquiétude des utilisateurs au quotidien de l'A31, qui ne travaillent pas au Luxembourg et qui verraient leur itinéraire de proximité devenir payant.
« *Je n'ai pas besoin du beurre, je n'ai pas l'argent du beurre, dois-je vraiment payer la crémière* ? (avis 84)

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

« *Nous circulons en sens inverse pendant les heures de pointe, nous allons subir les désagréments de l'augmentation de circulation, alors que nous allons devenir otages d'un péage, c'est la double peine* » (avis 19)

Deuxièmement, une forte inquiétude est également exprimée sur les conséquences possibles de « l'évitement du péage » qui ferait suite au report des véhicule sur le réseau secondaire et saturerait ce dernier. Sur ce point, la réponse de la DREAL Grand Est a été largement développée :

- le réseau secondaire est déjà utilisé et sera davantage saturé en l'absence de projet. La réalisation du projet, au contraire, attirera les flux pendulaires qui empruntent actuellement les réseaux locaux ;
- le rapport entre le temps gagné et le cout du péage est tel que l'A31 bis sera attractive ;
- les usagers réguliers de l'autoroute (travailleurs frontaliers, riverains…) eux-mêmes pourront bénéficier de formules d'abonnement que le concessionnaire aura l'obligation de proposer et emprunteront donc l'autoroute.

Cette réponse est entendue mais n'est pas perçue comme crédible par de nombreux participants à la concertation qui redoutent une trop faible attractivité de l'infrastructure. La démonstration est à poursuivre.

La promesse d'une analyse juridique approfondie sur une **tarification différenciée** n'a pas été suivie d'effet

La troisième inquiétude tient à la crainte des bouchons provoqués par le péage (« *à quoi bon une autoroute si c'est pour créer d'autres bouchons* »), la réponse en terme de péage innovant de type « free flow est écoutée poliment sans véritablement convaincre.

A PROPOS DU TRONÇON NORD

Au nord, la dynamique du débat a souvent fait varier les positions. Pendant la phase du débat public de 2015, il a été enregistré un refus de la proposition initiale « variante historique ». Pendant la longue phase d'études complémentaires de 2016 à 2018, ce tracé a fait l'objet de prises de position publiques et de manifestations animées par l'association « Paix à Florange » qui a réussi à unir derrière elle tous les acteurs.
L'administration a entendu et a étudié, à l'issue du débat public de 2015, 10 possibilités de tracés. Elle a enregistré et étudié en outre une hypothèse supplémentaire (F3 bis) apparue en cours d'étude. Un travail sur les fonctionnalités des variantes a permis d'en sélectionner quatre, qui ont été étudiées de façon plus approfondies et soumises à la concertation.

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

Lors de la concertation, deux variantes (F4 et F10) ont fait l'objet d'échanges et une seule, la variante F4, a véritablement suscité des débats opposant les adhésions et les refus.
Les collectivités locales se sont emparé de ces dossiers, en ont tiré des conséquences sur leur propre développement, dans la vallée de la Fensch notamment, et à Florange qui a commandité une étude sur le développement de la ville après les travaux. Des conseils municipaux se sont prononcés. Les élus se sont positionnés sur ces propositions de tracé.

Il en ressort un désintérêt assez marqué pour le tracé F10, rarement examiné. Peu contesté, mais assez peu souhaité, il est le plus souvent admis comme « Plan B ».
Au contraire, le choix du tracé F4 rejeté unanimement au début de la concertation est considéré comme envisageable, assorti de conditions qui pourraient le rendre acceptable.

-absence de nuisances pour les riverains ;
-suppression de la coupure de Florange en 2, mais permettant au contraire de donner la possibilité de « recoudre le tissu urbain » ;
-absence de pollutions générées par un trafic autoroutier même enterré (bruit, atmosphère…) ;
-absence de danger ;

Ces conditions se sont traduites par la revendication d'un « tunnel de 5 km ». L'administration ne pourra pas faire l'économie d'une analyse approfondie de cette hypothèse, de sa faisabilité, tant technique que financière, et de traduire la revendication en projet faisable. Elle doit présenter les différentes techniques de passage en souterrain (tranchée ouverte, tranchée couverte, tunnel…) et se prononcer sur la constructibilité des terrains après les travaux. Une visite du chantier de la VR52 où se réalise un passage en tranchée couverte peut s'imaginer. La compatibilité avec les projets d'urbanisme de la ville de Florange doit être examinée.

Le front du refus de la traversée de Florange n'est pas muet pour autant.
Ceux qui ne croient pas au tunnel - milieu associatif, député de la circonscription.. - peu convaincus par le montant de 100 M€ alloué pour la tranchée couverte, privilégient la variante F10.
Dans le même temps, l'administration doit donc étudier avec le même degré de précision le tracé F10, admis assez consensuellement comme trajet de substitution. Elle doit analyser davantage la perspective de déclassement de l'autoroute interne à la ville de Thionville et sa requalification en boulevard urbain.

Pour ces deux tracés, elle ne peut pas faire l'économie d'un travail attentif sur les conséquences d'un passage à proximité du château de Bétange, et notamment l'enjeu patrimonial et environnemental (présence de chauve-souris) de l'allée des marronniers.

Si *le Grenelle de la mobilité* ou *Lorraine de la mobilité* sur l'ensemble du sillon lorrain ne se déclenche pas, une initiative devra être suscitée pour une

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

réflexion qui prenne en charge l'ensemble des problématiques de mobilité autour de Thionville. En particulier devront être analysés de près, en lien avec les collectivités locales autorités organisatrices des transport, les services de mobilité offerts par la solution du Supraways ou de tout autre moyen de transport innovant, ainsi que les possibilités d'usage différentié de la troisième voie. Dans l'attente de l'infrastructure, la revendication d'un plan de mesures prioritaires permettant l'augmentation du trafic par transports en commun, la gestion dynamique de l'autoroute actuelle (avec des feux ?) la préparation du chantier des travaux…doit être entendue.

AU CENTRE, ON EST PEU ATTENTIF AUX INFRASTRUCTURES EXISTANTES A METZ

Sur le secteur Centre, la proposition d'élargissement avec requalification environnementale et adaptation des échangeurs d'extrémité est globalement acceptée. Seule la question de Metz a véritablement fait débat.

Entre ceux (à Nancy) qui estiment que Metz, avec son contournement via la RN 431, a réglé son problème de circulation et ceux qui font valoir que les nuisances sont importantes et doivent être réglées. Le maire de Metz fait sienne la déclaration d'un expert « *on ne peut pas imaginer que dans 30 ou 50 ans l'autoroute continue de passer par Metz.* ».

La FNAUT a produit une contribution à cet effet pour réclamer le traitement des nuisances sur place et demander la résorption des nuisances environnementales et urbanistiques au moyen d'une couverture autoroutière de la « traversée de Metz » *: « réunifions Metz avec le projet A31 bis* »
La DREAL Grand Est considère que la mise en place d'une couture urbaine ne relève pas de la problématique de l'A31 bis, et l'absence de réunion publique spécifique à Metz, faute d'une pression locale unitaire, n'a pas permis d'avancer sur ce point. En revanche, l'étude de la mise aux normes environnementales de l'infrastructure existante dans Metz doit être envisagée par le maître d'ouvrage.

Ces réflexions sont portées au bilan de la concertation au titre de l'élargissement de la réflexion de l'A 31 bis à l'ensemble du dispositif routier.

SUR LE SUD

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

Ni l'un…

A l'évidence, **la variante du barreau autoroutier Toul-Dieulouard** est peu soutenue, hormis par certains opposants de l'aménagement sur place de l'A31. L'expertise complémentaire, dans le cadre du débat public de 2015, avait renvoyé sa réalisation à une phase ultérieure, éloignée dans le temps en doutant de sa faisabilité financière et de son équilibre économique, voire même de son utilité. Les préoccupations environnementales, déjà présentes sont devenues plus prégnantes encore, rendant sa réalisation moins conforme à la préoccupation de limitation de l'artificialisation des sols. Quant à son *acceptabilité sociale*, aux critères pourtant mal définis, elle est susceptible de permettre à un large mouvement de contestation de se développer. Certains craignent (ou espèrent) la création d'une ZAD (Zone à Défendre).

La **transformation de la RD 611 en 2x2 voies** a encore moins bonne presse, elle est aussi impactante sur le milieu en termes de consommation d'espaces, aussi perturbante sur les équilibres écologiques et la biodiversité. Elle est aussi plus coûteuse financièrement et ne peut prétendre au régime de la concession. Elle a été rapidement oubliée pendant les comités de suivi et pratiquement ignorée pendant la phase de concertation publique. Ni acceptée , ni rejetée, ni même examinée, elle est apparue comme une sous-variante de la variante autoroutière, présentant un très faible intérêt.

Ni l'autre…

L'aménagement sur place de l'A31 qui a pu apparaître comme une solution de consensus, dès lors que les populations locales ou leurs élus n'étaient pas dans les instances, s'est heurté à une forte mobilisation, des riverains et à une coalition de partisans du refus notamment le « collectif pour le mur antibruit de l'A 31 ».
Une pétition signée par 557 personnes a été enregistrée. La variante d'aménagement sur place vient renforcer l'exaspération de ceux qui vivent avec l'autoroute depuis longtemps, et qui espèrent davantage son déclassement que son élargissement. La perspective d'une extension à 2x 4 voies est un chiffon rouge agité sous leurs fenêtres.
Cette extension de capacité ne sera pas admise en l'état par les citoyens (et leurs élus). Elle est susceptible de déclencher une très forte opposition contre le projet, très pénalisant pour celui-ci en entraînant de nouvelles phases de concertation d'ailleurs incertaines.
Elle se télescope avec la suspension d'une ancienne promesse de réalisation, de protections phoniques Le processus a été suspendu pendant le débat sur l'A31 bis.
Au vu des besoins exprimés, la sagesse serait de mener les études à marche forcée en vue de **la réalisation de murs anti-bruit** en prenant en compte le contexte géotechnique contraignant du secteur, encore dans les mémoires de certains participants. Il conviendrait que le maître d'ouvrage s'engage sur un calendrier qui marque la volonté de ne pas retarder les murs anti-bruit (ou les protections de façades, là où les murs ne peuvent être raisonnablement construits).

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

L'aménagement sur place se heurte à des résistances et des rejets, mais probablement moins que le « ne rien faire »

Ni rien

Dès la « déclaration commune des élus de Meurthe et Moselle » du 1er février 2018, les élus signataires précisent : *« il est de notre responsabilité de collective de redire le caractère prioritaire de ce projet [A31 bis] et la nécessité de son inscription dans la future loi de programmation et de financement des infrastructures* ».
Il faut de toutes les façons intégrer la mise à niveau de l'autoroute A 31 actuelle « *dans un contexte de surveillance rapprochée du vieillissement des infrastructures et notamment des ouvrages d'art* ».(lettre au préfet du député Dominique Potier)
A Chaudeney-sur-Moselle, le conseil municipal réclame que « *quelle que soit la solution choisie, on puisse traiter les fortes nuisances, bruit et pollution qui vont s'aggraver avec l'évolution du trafic* » (délibération du 20 décembre 2018)
Olivier Jacquin sénateur de la Meurthe et Moselle réaffirme la nécessité :
« *A 31 bis, ne ratons pas l'occasion ».*

L'urgence à agir est donc particulièrement reconnue au Sud. Si l'élargissement de la section « Bouxières-Dieulouard » commune à toutes les variantes, semble accepté par tous, le consensus politique autour d'une variante en tracé neuf ou autour d'une variante en aménagement sur place n'apparaît pas. Le maître d'ouvrage devra prendre ses responsabilités pour la suite, sans doute dans le cadre d'une démarche concertée avec les collectivités, associant les organisateurs des services de mobilité autour de la Métropole du Grand Nancy.

RECOMMANDATION AU MAITRE D'OUVRAGE SUR LES MODALITES D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION DU PUBLIC JUSQU'A L'OUVERTURE DE L'ENQUETE PUBLIQUE.

1. Il apparaît nécessaire en préalable **d'épurer la phase de concertation** qui mérite que l'on en retienne quelques éléments passés un peu inaperçus. Il est suggéré de compléter la phase officielle de la concertation en menant un certain nombre d'auditions auprès de quelques acteurs qui sont intervenus dans le débat.

   Les rédacteurs de certains cahiers d'acteurs mériteraient notamment d'être entendus personnellement pour qu'ils développent leurs propositions. Par exemple :

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

- Les Conseils de développement ;
- « Nouvelles alternatives au projet A 31 bis dans sa partie Nord » ;
- Fnaut pour sa contribution générale et celle sur la traversée de Metz ;
- Agences d'urbanismes situées sur le tracé du projet ;
- Les responsables du Haut-Pays « oubliés » dans cette phase ;
- Expert de « Paix à Florange » ayant remis une démonstration sur les pollutions ;
- Promoteurs du Supraways.

  Objet : leur permettre de développer leur analyse à partir de leur proposition

2. Il apparaît nécessaire d'investir durablement dans la réflexion sur les transports ; être partie prenante d'un *Lorraine de la mobilité* ou d'un *Grenelle de la mobilité* sur le bassin de vie de Nancy, d'une part et au nord de Thionville d'autre part et y faire valoir la place de l'A 31 bis.

3. Accepter d'élargir la réflexion sur l'A 31 bis à l'ensemble du dispositif routier de la Lorraine.

4. Il apparait aussi nécessaire de développer la réflexion publique sur les nouveaux comportements de mobilité. (cycle de conférences sur le modèle de la conférence conduite à Metz, peut être en liaison avec une université).

5. Accompagner la phase suivante qui est celle de préparation du dossier de la DUP par un dispositif de concertation construit sur la base de la charte de la concertation qui mérite d'être révisée.

   La formule des comités de suivi et des comités de pilotage a montré ses avantages. Un ou plusieurs rendez-vous plus publics devraient permettre de partager la connaissance sur l'avancée des études pendant la phase de préparation du dossier de la DUP

6. Enfin réflexion qui peut être considérée comme anecdotique . Faut-il continuer à l'appeler projet A31 bis ou faut-il le nommer pour ce qu'il est : une mise à niveau de l'A31 ?

cndp Commission nationale du **débat public**

244 boulevard Saint-Germain
75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50
contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr

PIÈCE K.13

5. Bilan de la concertation publique de 2018-2019 concernant le projet A31bis, établi par l'Etat, en juin 2019.

A31 Bis

au cœur du sillon lorrain

BILAN DE LA CONCERTATION

JUIN 2019

Ministère de la Transition écologique et solidaire

www.ecologique-solidaire.gouv.fr

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
GRAND EST

1. LE PROJET EN BREF 2

2. LES MODALITES MISES EN ŒUVRE POUR LA CONCERTATION 4

2.1. Rappel des étapes passées et du contexte de la concertation 4

2.2. Les objectifs de la concertation publique locale 5

2.3. Le périmètre de la concertation 6

2.4. Le dispositif général 6

2.5. Annonce de la concertation 7

2.6. Le site internet www.a31bis.fr 8

2.7. Les outils d'information 8

2.8. Les rencontres 10

3. LES CHIFFRES DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC 13

3.1. En synthèse 13

3.2. La participation aux rencontres 14

4. ANALYSE DES AVIS RECUEILLIS 16

4.1. Analyse quantitative 16

4.2. Analyse qualitative 18

5. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION 71

5.1. Une concertation riche et de qualité confirmant l'opportunité du projet 71

5.2. Un secteur Nord à poursuivre de façon prioritaire 71

5.3. Un élargissement sur le secteur Centre à concrétiser de manière progressive 74

5.4. Un élargissement en continuité avec le secteur Centre jusqu'à Bouxières-aux-Dames et une réflexion à poursuivre en termes de bassins de mobilité sur le secteur Sud 76

5.5. Des enjeux d'optimisation de l'usage des différents modes de transports sur l'ensemble du sillon lorrain 78

5.6. Poursuite des études et calendrier 78

6. ANNEXES 80

Préambule

À la suite du débat public qui a été organisé en 2015 par la Commission nationale du débat public (CNDP), le projet A31 Bis a fait l'objet d'une concertation qui s'est déroulée du 13 novembre 2018 au 11 mars 2019 sous l'égide d'un garant nommé par la CNDP.

Ce bilan a pour objectif de rappeler les modalités d'information et d'échange mises en œuvre, d'une part, et, d'autre part, de retracer et synthétiser les échanges et avis exprimés, que ce soit lors des rencontres avec le public ou sur le site internet. À partir des enseignements de la concertation tirés par le maître d'ouvrage, il présente également les suites que donnera celui-ci au projet.

Le bilan est mis à la disposition du public et publié sur le site internet du projet www.a31bis.fr

LA CONCERTATION EN QUELQUES CHIFFRES

3 réunions publiques

7 réunions thématiques et ateliers

1 conférence « Le projet A31 Bis : quelle prise en compte des mobilités du futur ?»

6 rencontres de proximité

2 visites exploratoires

1400 dossiers de concertation et **5 600** synthèses diffusés

Près de **1 900** participants lors des différentes rencontres :

387 personnes rencontrées sur des espaces publics

Environ **1 500** lors des réunions et visites exploratoires

66 fiches-avis recueillies lors de ces rencontres.

8 556 visiteurs sur le site www.a31bis.fr

59 questions posées et **211** contributions sur le site

1. Le projet en bref

Long de 115 km, le projet A31 Bis entre Gye et la frontière luxembourgeoise vise à répondre aux enjeux de mobilité sur le sillon lorrain. Il a pour objectif d'améliorer les conditions de circulation et de sécurité sur l'A31 et d'accompagner le développement économique de la région en facilitant les déplacements et ce en complément des autres modes de transport.

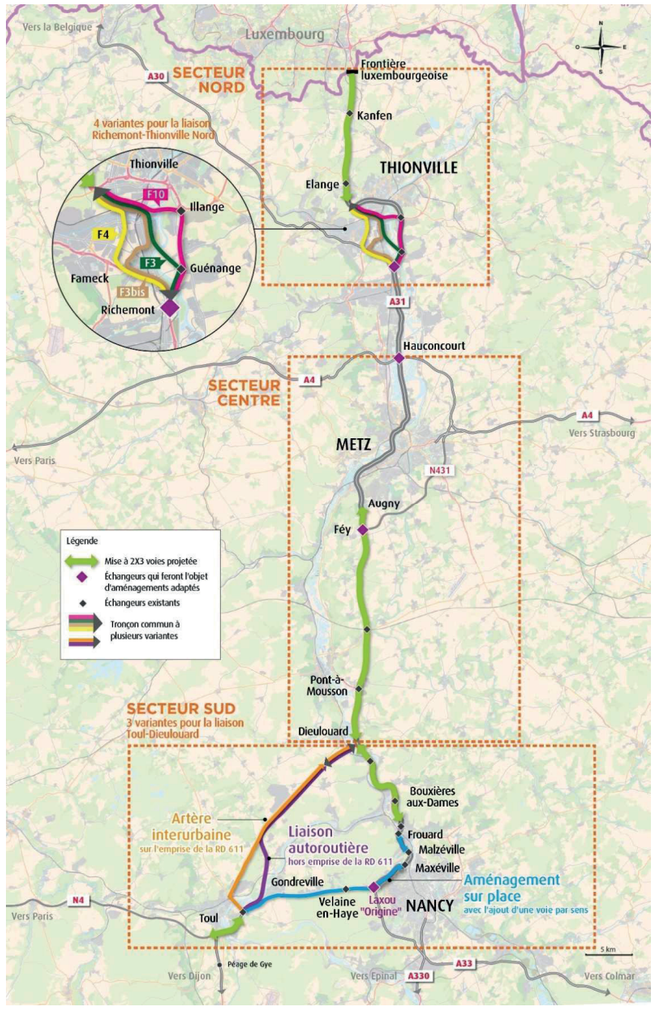
Les trois grands principes d'aménagement retenus sont les suivants :

- L'aménagement sur place sur toutes les sections où cela est nécessaire et adapté ;
- L'aménagement en tracé neuf de nouveaux tronçons autoroutiers à 2x2 voies dans les autres cas ;
- La mise à péage sur les sections en tracé neuf et au nord de Thionville, pour mobiliser les financements nécessaires à la réalisation des aménagements retenus.

Sur le secteur nord, le recours à la concession est prévu ; ce secteur comprend d'une part l'élargissement sur place de l'A31 entre Thionville et la frontière luxembourgeoise, et, d'autre part, la réalisation d'une liaison en tracé neuf entre Richemont et l'A31 au nord de Thionville. Portant initialement sur 10 fuseaux, les analyses réalisées en 2017-2018 ont permis de retenir 4 variantes qui ont été soumises à la concertation.

Sur le secteur central, le réaménagement de l'A31 est prévu de manière progressive, accompagné de mises à niveau environnementales : mise à 2x3 voies entre Augny-Fey, Dieulouard et Bouxières-aux-Dames et aménagement à plus long terme des échangeurs de Fey et d'Hauconcourt.

Sur le secteur sud, en plus de la mise à 2x3 voies de la section Dieulouard-Bouxières aux Dames, et afin d'apporter une réponse à l'augmentation du trafic sur l'A31 en traversée du Grand Nancy, trois variantes d'aménagement ont été soumises à la concertation : une liaison autoroutière à péage à 2x2 voies en tracé neuf entre Toul et Dieulouard, un aménagement sur crédits publics en artère interurbaine de la RD611 en 2x2 voies entre Toul et Dieulouard et l'aménagement sur place de l'A31 entre Toul et Bouxières aux Dames par ajout d'une voie par sens de circulation sur les sections le nécessitant financé sur crédits publics.



Le projet A31Bis et variantes soumises à la concertation

2. Les modalités mises en œuvre pour la concertation

2.1. Rappel des étapes passées et du contexte de la concertation

Le projet A31 Bis a fait l'objet **d'un débat public** du 15 avril au 30 septembre 2015.

La **décision ministérielle** du 12 février 2016 (voir annexe) rappelle, dans les considérants, les objectifs du projet :

- réduire la congestion sur l'autoroute ;
- améliorer la sécurité des usagers et des personnels d'intervention ;
- accompagner le développement économique et les échanges.

Elle définit :

- le projet retenu avec un principe d'aménagement progressif s'inscrivant dans le périmètre présenté au débat ;
- le recours à la concession pour les aménagements autoroutiers en tracés neufs et pour les aménagements au nord de Thionville ;
- l'identification des secteurs d'études spécifiques :
  - Nord : liaison A30-A31 – Thionville – Luxembourg ;
  - Centre : Metz-Nancy ;
  - Sud : Toul – Grand Nancy – Dieulouard.

La décision ministérielle a ouvert une nouvelle phase dans l'élaboration du projet :

- conduite d'études permettant de comparer plusieurs scénarios ;
- création d'un observatoire des trafics sur le triangle Toul-Nancy-Dieulouard ;
- création d'un COPIL et de comités de suivi locaux sur chacun des secteurs identifiés ;
- lancement d'une concertation avec le public pour notamment présenter les analyses des variantes selon différents critères.

Le 6 avril 2016, la CNDP a nommé **Jean-Michel Stievenard garant** chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public sur le projet pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique (voir annexe).

Fin 2016, en complément de la charte de la participation du public du ministère (voir annexe), une **charte de la concertation** a été élaborée spécifiquement pour le projet A31 Bis.

Le comité de pilotage du projet, les comités de suivi locaux et l'observatoire des trafics se sont réunis entre 2016 et 2018. De septembre à décembre 2017, se sont déroulées **les Assises nationales de la mobilité** qui doivent aboutir à la Loi d'orientation des mobilités.

Le Conseil d'orientation des Infrastructures, après avoir effectué une visite de terrain spécifique, a préconisé dans son rapport du 1er février remis à la Ministre des Transports de retenir le projet A31 Bis parmi les projets prioritaires au niveau national.[1]

LE GARANT DE LA CONCERTATION

Jean-Michel Stievenard a été désigné le 6 avril 2016 garant de la concertation du projet A31 Bis. Il était membre de la commission particulière du débat public (CPDP) sur le projet A31 Bis. Il veille au bon déroulement de la concertation, à la qualité et à la sincérité des informations diffusées, ainsi qu'à la bonne information du public. Il respecte une stricte neutralité. Il pouvait être contacté directement depuis le site www.a31bis.fr.

A l'issue de la concertation, le garant a rédigé un rapport rendu public et remis à la Commission nationale du débat public, joint en annexe.

2.2. Les objectifs de la concertation publique locale

La concertation est un temps d'information et d'échanges autour des enjeux et principales caractéristiques du projet. Elle a été organisée par l'Etat, maître d'ouvrage du projet, pour dialoguer avec l'ensemble des acteurs : grand public, collectivités territoriales, acteurs socio-économiques- et associatifs.

Menée sous l'égide du garant, elle a visé les objectifs suivants :

- informer le public sur les caractéristiques du projet et partager les différentes variantes d'aménagement envisagées sur chacun des secteurs ;
- confirmer la solution d'aménagement envisagée pour le secteur centre ;
- éclairer le choix des variantes pour les secteurs nord et sud de l'axe A31, à partir des avis exprimés. Pour chaque secteur, le scénario ou les scénarios retenus seront alors étudiés plus en détail et présentés à l'enquête publique.

Une première phase d'échange s'est tenue de novembre à décembre 2018. Celle-ci a permis au public de s'informer sur le projet et de s'exprimer sur les variantes et les caractéristiques des aménagements proposés à la concertation.

En 2019, de nouvelles rencontres ont été organisées, permettant de répondre aux attentes exprimées pendant la première phase, d'approfondir les échanges et de favoriser la mobilisation et

[1] https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/2018.02.01_rapport_coi.pdf

l'expression du plus grand nombre, et ce, afin d'éclairer le maître d'ouvrage. Ainsi, de février à mars 2019, de nouvelles visites exploratoires ont été réalisées, ainsi que deux réunions publiques supplémentaires et une conférence sur les mobilités du futur. Deux réunions publiques de clôture ont permis de restituer les échanges de ces 4 mois de concertation.

2.3. Le périmètre de la concertation

Dans le cadre de la concertation, un périmètre a été défini pour cibler au mieux certaines actions de communication vers les citoyens les plus concernés. Ce périmètre a été constitué par les EPCI traversés par le projet.

Certaines actions de communication ont eu cependant une portée plus large, par exemple les annonces presse et radio ainsi que la communication par internet.

Au-delà de ce sujet de la communication, la concertation est bien restée ouverte à l'ensemble des citoyens et l'ensemble des avis exprimés ont fait l'objet du même niveau d'attention par le maître d'ouvrage.

2.4. Le dispositif général

Les modalités de concertation ont fait l'objet d'une présentation en comité de pilotage du projet en présence du garant, le 29 juin 2018 et d'une information de la Commission nationale du débat public le 22 octobre 2018 (voir annexe).Elles se sont articulées autour des éléments suivants :

- un site internet : www.a31bis.fr, la présence sur les réseaux sociaux et une lettre d'information numérique ;
- des supports d'information sur le projet : dossier, synthèse du dossier, panneaux d'exposition, kits d'information ;
- un dispositif d'annonce en amont de la concertation ;
- des rencontres programmées et proposées au public :
  - trois réunions publiques générales ;
  - sept réunions publiques thématiques et ateliers ;
  - une conférence « Le projet A31 Bis : quelle prise en compte des mobilités du futur ?» ;
  - six rencontres de proximité ;
  - trois visites exploratoires ;
- le bilan, objet du présent document.

2.5. Annonce de la concertation

La concertation a fait l'objet d'un large dispositif d'information qui s'est déployé en deux phases selon les modalités suivantes.

Octobre-novembre 2018

- trois opérations de distribution de dépliants ;
  - mardi 16 octobre au Kinépolis de Thionville, de 17h à 20h ;
  - samedi 20 octobre au centre commercial « Waves Actisud » de 15h à 18h à Moulins-Lès-Metz ;
  - samedi 27 octobre au centre commercial E. Leclerc de la « ZAC de Frouard ».
- ouverture du site Internet www.a31bis.fr (mi-octobre) et mise en ligne du dossier de concertation, de sa synthèse et du calendrier des rencontres ;
- ouverture de l'espace d'expression du 13 novembre au 11 mars inclus ;
- ouverture d'un compte Facebook et d'un compte Twitter (mi-octobre) ;
- affichage dans les communes du périmètre de la concertation ;
- un communiqué de presse d'annonce de la concertation ;
- un spot radio diffusé sur France Bleu Lorraine et Lor'FM, pendant 15 jours à partir de la mi-octobre ;
- un kit d'information Web envoyé à près de 140 communes du territoire ;
- un encart d'annonce des rencontres dans la presse quotidienne régionale :
  - L'Est Républicain : édition de Meurthe-et-Moselle et Moselle Sud (Nancy Ville et Agglo, Pont-à-Mousson, Toul, Lunéville) ;
  - Le Républicain Lorrain : Edition de Metz Vallée de l'Orne, Edition Thionville / Hayange.

Janvier 2019

- affichage dans les communes concernées par les nouvelles rencontres programmées :
  - réunion de Champigneulles : Custines, Frouard, Pompey, Champigneulles, Marbache, Saizerais, Millery, Bouxières-aux-Dames, Faulx, Lay-Saint-Christophe, Liverdun, Malleloy, Montenoy ;
  - réunion de Kanfen : Amnéville, Bertrange, Elange, Entrange, Fameck, Florange, Guénange, Hayange, Hettange-Grande, Kanfen, Rombas, Roussy-le-Village, Richemont, Terville, Thionville, Serémange-Erzange, Uckange, Vitry-sur-Orne, Volmerange-lès-Mines Yutz, Zoufftgen ;
- une lettre d'information numérique d'annonce envoyée aux personnes qui se sont inscrites volontairement pour recevoir la newsletter et aux participants aux rencontres qui ont laissé leurs coordonnées ;
- un1 kit d'information Web diffusé à 140 communes du territoire ;
- un encart d'annonce des rencontres dans la presse quotidienne régionale.

2.6. Le site internet www.a31bis.fr

Ouvert en octobre 2018, le site internet www.a31Bis.fr a été conçu pour être le portail unique d'**information** sur le projet et sur la démarche de concertation, un outil de **mobilisation des publics** pour les différentes rencontres, un outil de **participation et contribution** du public, et un outil de traçabilité des échanges tout au long de la concertation.

Ainsi, le site internet a permis aux visiteurs **de s'informer** sur :

- le projet, ses objectifs, ses caractéristiques, son calendrier et sur le porteur de projet ;
- les dynamiques des mobilités dans le sillon lorrain ;
- la démarche de concertation : le garant de la concertation, la charte de la concertation ;
- les modalités de concertation à venir (date, lieux, horaires, formulaire d'inscription…) ;
- les archives des rencontres : comptes-rendus, présentation, photos, vidéos des modalités ;
- les archives du débat public.

Les visiteurs pouvaient aussi s'inscrire à la newsletter de la concertation.

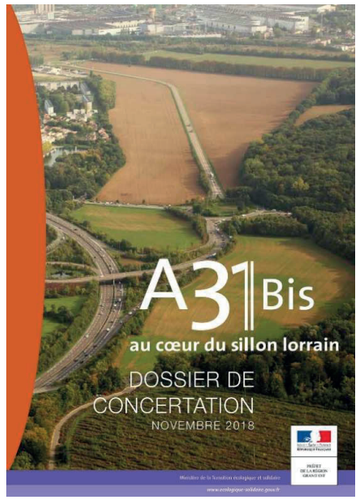
Il offrait la possibilité de **déposer un avis ou de poser une question sur le projet**.

Le site internet **a également permis de restituer, en vidéo, la démarche de concertation sur le projet** et la mise en ligne d'interviews de participants réalisées tout au long de la concertation.

2.7. Les outils d'information

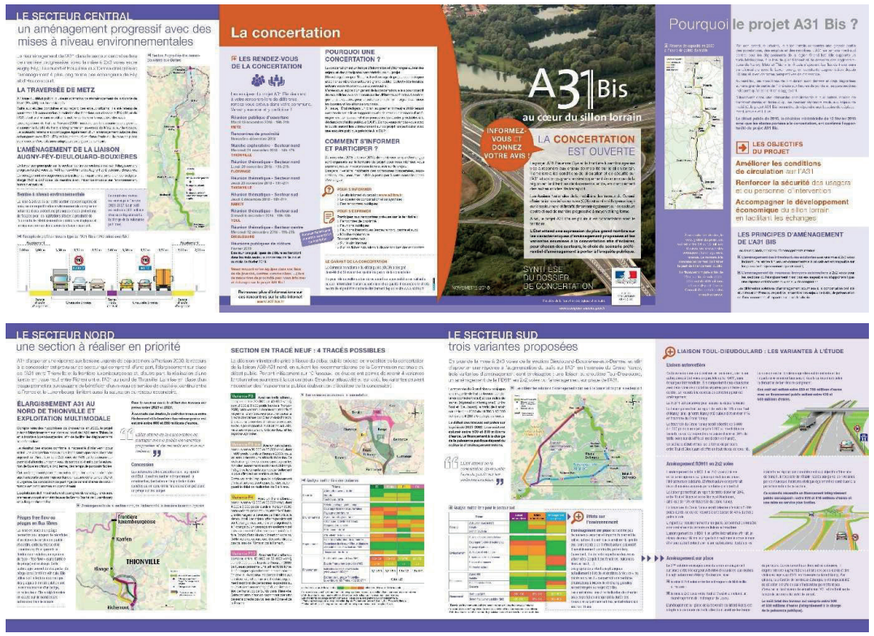
Le dossier de concertation a été conçu pour donner une information claire sur le projet, expliquer l'évolution du projet depuis le débat public, présenter les résultats disponibles suite aux différents travaux menés et présenter ce qui est porté à la concertation, notamment les différents scénarios, et les points sur lesquels le maître d'ouvrage a souhaité recueillir l'avis du public.

Imprimé à 1 400 exemplaires, il a été mis en ligne sur le site Internet, transmis à l'ensemble des collectivités du périmètre élargi et mis à disposition du public lors des rencontres.



Dossier de concertation

Une synthèse du dossier de la concertation a été également élaborée. Elle reprend les informations essentielles du projet. La synthèse a été diffusée plus largement, à 5 600 exemplaires.

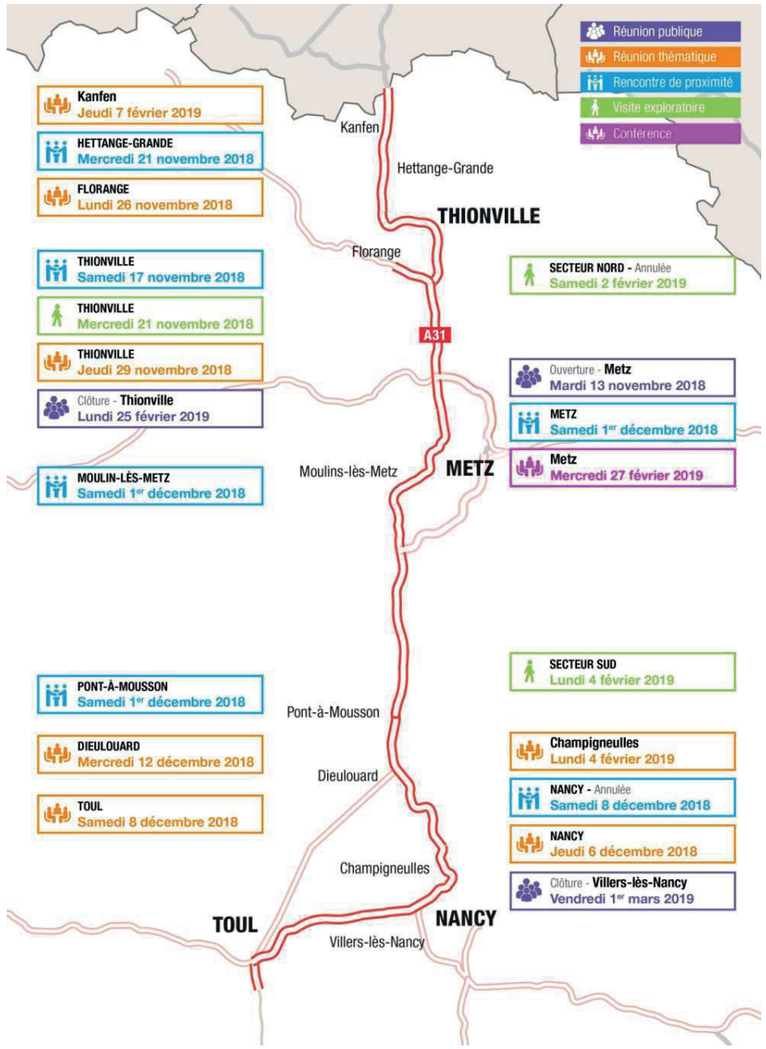


Synthèse du dossier de concertation (recto et verso)

Cinq panneaux d'exposition sur le projet ont été installés, à tour de rôle, sur les lieux qui accueillaient une rencontre.

2.8. Les rencontres

Les rencontres avec le public ont été organisées de la manière suivante :



Novembre-décembre 2018

Metz, Centre des congrès	Mardi 13 novembre	Réunion publique d'ouverture
Thionville, Centre commercial Linkling III	Samedi 17 novembre	Rencontre de proximité
Hettange-Grande, Marché local	Mercredi 21 novembre	Rencontre de proximité
Secteur nord	Mercredi 21 novembre après midi	Visite exploratoire ouverte à tous sur inscription préalable ; 2 cars mis à la disposition du public.
Florange, Complexe de Bettange, Salle Aubépine	Lundi 26 novembre	Réunion thématique
Thionville, salle du Val Marie	Jeudi 29 novembre	Atelier
Pont-à-Mousson, Marché local	Samedi 1er décembre	Rencontre de proximité
Moulins-lès-Metz, Centre commercial Wave Actisud	Samedi 1er décembre	Rencontre de proximité
Metz, Place de la République	Samedi 1er décembre	Rencontre de proximité
Nancy, Place Maginot	Annulée en raison de manifestations au même endroit	Rencontre de proximité
Nancy, Centre Prouvé	Jeudi 6 décembre	Réunion thématique
Toul, salle de l'Arsenal	Samedi 8 décembre	Réunion thématique
Dieulouard, Pôle Jean Prouvé	Mercredi 12 décembre	Réunion thématique

Février-Mars 2019

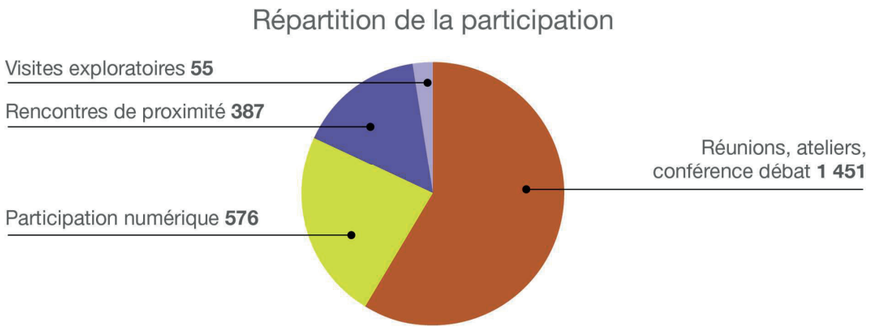
Secteur nord	Samedi 2 février (annulée, faute d'un nombre suffisant d'inscrits)	Visite exploratoire Secteur nord ouverte à tous sur inscription préalable
Secteur sud, au départ de Champigneulles : aménagement sur place	Lundi 4 février	Visite exploratoire et atelier d'approfondissement : ouverts à tous sur inscription préalable. Deux cars mis à la disposition du public.
Champigneulles, salle Claude Hartmann	Lundi 4 février	Réunion thématique
Kanfen, espace socio-culturel	Jeudi 7 février	Réunion thématique
Thionville, salle du Val Marie	Lundi 25 février	Réunion publique de restitution
Metz, Cescom	Mercredi 27 février	Conférence-débat sur les mobilités du futur, ouvert à tous sur inscription préalable
Villers-lès-Nancy, Domaine de l'Asnée	Vendredi 1er mars	Réunion publique de restitution

34 interviews de participants à ces rencontres (élus, association et grand public) ont été réalisées après les rencontres publiques.

Les réunions publiques et thématiques, les visites exploratoires et la conférence ont fait l'objet de comptes rendus mis en ligne sur le site internet.

3. Les chiffres de la participation du public

3.1. En synthèse



Les **rencontres** ont réuni près de 1 900 participants, dont :

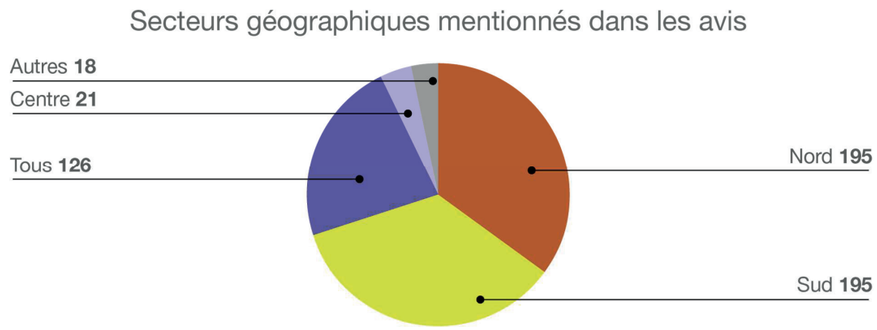
- 387 personnes rencontrées sur des espaces publics (marchés, centres commerciaux, etc.) ;
- environ 1 500 lors des réunions et visites exploratoires (voir détail ci-dessous) ;
- et 66 fiches-avis ont été recueillies lors de ces rencontres.

La **participation numérique** se résume ainsi :

- 8 556 visiteurs sur le site www.a31bis.fr;
- 59 questions posées et 211 contributions sur le site ;
- 12 311 sessions et 87 447 pages vues ;
- durée moyenne des sessions : 3 minutes et 27 secondes ;
- en moyenne 7,10 pages consultées par session ;
- 201 abonnés sur twitter (@Projet_A31Bis) ;
- 105 abonnés Facebook (Concertation A31 Bis) ; 75 personnes « aiment » la page.

Les fiches-avis remises après les réunions ainsi que les avis déposés sur internet permettent d'identifier le secteur sur lequel l'avis porte.

La répartition est la suivante :



Enfin, une pétition contre la mise à 2 fois 4 voies de l'A31 à Champigneulles et pour l'installation de murs anti-bruit a réuni 557 signatures. En outre, une pétition d'agriculteurs contre le barreau Toul Dieulouard a été envoyée à l'État et au garant.

3.2. La participation aux rencontres

De manière plus détaillée, la participation aux rencontres de la concertation a été la suivante :

Novembre-décembre 2018

Réunion publique d'ouverture, le 13 novembre à Metz	287 participants
Rencontre de proximité au centre commercial Linkling III, le 17 novembre	40 participants
Rencontre de proximité sur le marché d'Hettange-Grande, le 21 novembre	26 participants
Visite exploratoire sur le secteur nord le 21 novembre	17 participants
Réunion thématique à Florange, le 26 novembre	180 participants
Atelier à Thionville le 29 novembre	43 participants
Rencontre de proximité sur le marché à Pont-à-Mousson	119 participants
Rencontre de proximité au centre commercial Wave Actisud, le 1er décembre	115 participants
Rencontre de proximité à Metz, le 1er décembre Place de la République	87 participants

Réunion thématique à Nancy, le 6 décembre	163 participants
Réunion thématique à Toul, le 8 décembre	180 participants
Réunion thématique à Dieulouard, le 12 décembre 2018	71 participants

Février-Mars 2019

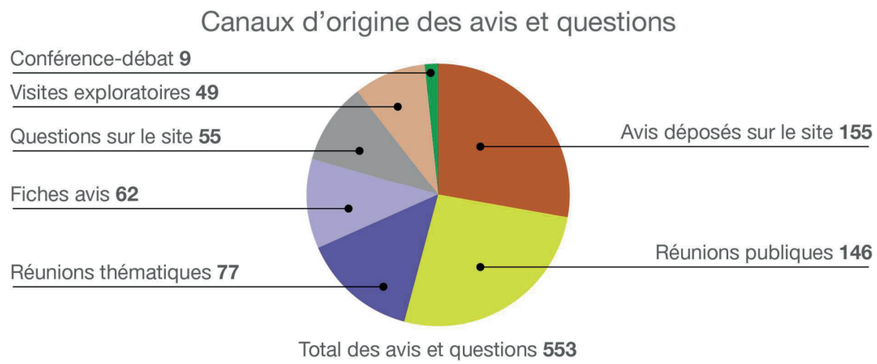
Visite exploratoire sur le secteur sud (aménagement sur place) le 4 février 2019	38 participants
Réunion thématique à Champigneulles, le 4 février	202 participants
Réunion thématique à Kanfen, le 7 février	70 participants
Réunion publique de restitution à Thionville, le 25 février	75 participants
Conférence-débat à Metz, le 27 février	50 participants
Réunion publique de restitution à Villers-lès-Nancy le 1er mars 2019	130 participants

4. Analyse des avis recueillis

4.1. Analyse quantitative

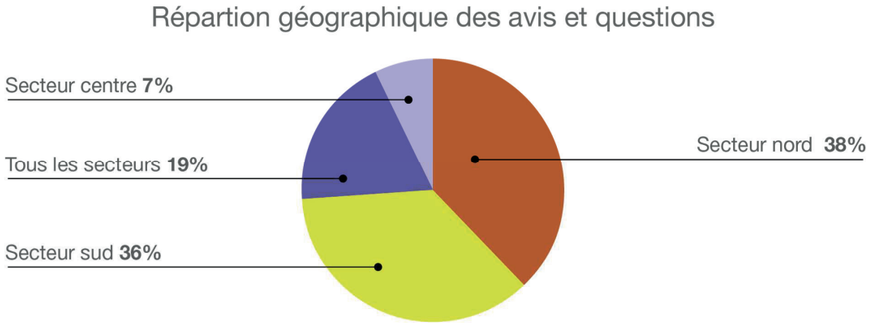
Répartition par canal

Les canaux privilégiés pour exprimer des avis sur le projet ont été d'abord le site www.a31bis.fr, avec de nombreuses contributions écrites des collectivités territoriales, des associations et des acteurs socioéconomiques (les 155 avis déposés sur le site intègrent les contributions de ces acteurs institutionnels envoyées aux représentants de l'Etat) et, juste après, les réunions publiques générales.



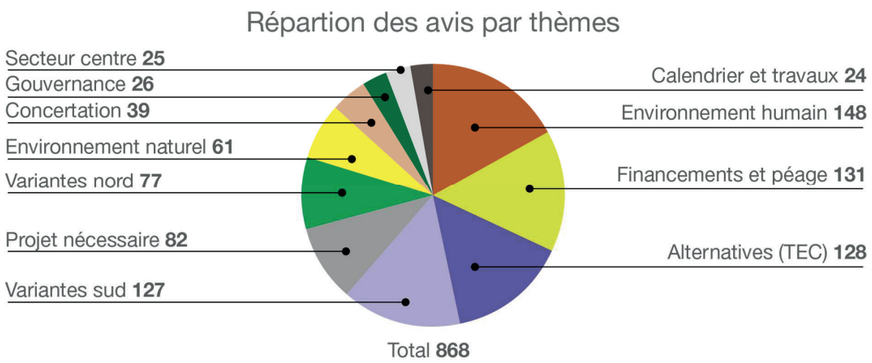
Répartition par secteur

Les avis et questions ont porté à part à peu près égale sur les secteurs nord et sud ; ensuite viennent les avis portant sur l'ensemble du projet tous secteurs confondus, puis les avis sur le secteur centre.



Répartition par thème

Le tableau suivant donne la répartition des questions et avis par thème. A noter : le total est supérieur au nombre des questions et avis car un avis peut concerner plusieurs thèmes différents.



4.2. Analyse qualitative

Analyse par rencontre

Lors des **rencontres de proximité,** les principaux thèmes suivants ont été abordés par les personnes qui se sont arrêtées au stand d'information :

Rencontre sur le contre commercial Waves Actisud à Moulins-lès-Metz, le 1er décembre 2018

- rencontres de Thionville (17/11/2018) et d'Hettange-Grande (21/11/2018) :
  - les mobilités (fer, fluvial, alternatives au mode routier) ;
  - l'urgence de réaliser le projet et le calendrier ;
  - les variantes sur le secteur nord, et la variante F4 en particulier ;
  - le péage, son prix et les impacts sur le réseau secondaire.
- rencontre de Pont-à-Mousson (01/12/2018) :
  - des avis favorables au projet et l'urgence de sa réalisation ;
  - les mobilités (fer, fluvial, alternatives au mode routier) ;
  - le péage ;
  - les variantes au sud, en particulier des avis favorables à la liaison Toul-Dieulouard.
- rencontre de Moulins-lès-Metz (01/12/2018) :
  - les variantes au sud et au nord ;
  - la sécurité routière ;

  - le péage, avec des positions nuancées.
- rencontre de Metz (01/12/2018) :
  - le péage et la taxe poids lourds ;
  - l'urgence de réaliser le projet et le calendrier ;
  - les mobilités (fer, fluvial, alternatives au mode routier).

Pour **les réunions publiques** (présentations et comptes-rendus en annexe) l'analyse est la suivante :

- la **réunion d'ouverture à Metz** (13 novembre 2018) a essentiellement donné lieu à des prises de position d'acteurs institutionnels ;

Réunion d'ouverture à Metz, le 13 novembre 2018

- la **conférence-débat du 27 février 2019** sur la prise en compte des mobilités du futur a permis aux participants d'aborder le lien entre le projet et le développement économique, la multi-modalité, les alternatives aux déplacements, la question de l'insertion de l'infrastructure dans le milieu urbain, la question du financement du projet, celle de l'organisation du chantier.

Conférence-débat à Metz, le 27 février 2019

Sur le secteur nord :

La **visite exploratoire des 4 variantes au nord** (21 novembre 2018) a réuni majoritairement des habitants de Florange. Elle a permis d'aborder concrètement les 4 scénarios de passage, principalement F4 et F10, les enjeux locaux (échanges, péage, captages, projets locaux, environnement, insertion urbaine), et certains aspects techniques (ouvrages d'art, chantier).

Visite exploratoire, le 21 novembre 2018

La **réunion thématique de Florange** (26 novembre 2018) a été marquée par une forte participation de riverains et peu d'usagers de l'A31. Les sujets suivants ont été abordés : les scénarios F4 et F10, le passage de F4 en zone urbaine, la question du péage, dont celui des poids-lourds en transit.

Réunion thématique, Florange, le 26 novembre 2018

La **réunion thématique de Thionville** (29 novembre 2018) a proposé un travail en sous-groupe, avec un public diversifié, qui a approfondi les sujets suivants : le péage (acceptabilité, effets sur le réseau secondaire, report des poids-lourds), les mobilités (autres modes et alternatives au mode routier), le château de Bétange, l'environnement. Des questions ont été posées sur le passage en souterrain, le bruit et la qualité de l'air.

Réunion thématique, Thionville, le 29 novembre 2018

La **réunion publique de Kanfen** (7 février 2018) a été marquée par une forte présence des élus locaux et des riverains des routes départementales voisines. Les sujets suivants ont été abordés : l'attractivité de l'A31 en cas de mise à péage, le principe du péage pour les usagers en dehors des heures de pointe, des questions sur la remise à niveau environnementale, une discussion sur le choix entre F4 et F10.

Réunion publique, Kanfen, le 7 février 2018

La **réunion de restitution du 25 février 2019 à Thionville** a réuni de nombreux élus et représentants d'associations. Elle a été l'occasion pour chacun de rappeler des messages-clés : la nécessité de trouver une solution à la saturation actuelle de l'autoroute grâce à un accord des élus sur le projet, les possibilités de phasage du projet (nord, puis sud), les enjeux de développement économique, les alternatives au mode routier, les positions pour le scénario F4 (sous réserve d'un passage en souterrain) ou le scénario F10, les enjeux environnementaux du projet, les effets de la mise à péage, les possibilités alternatives de financement du projet.

La réunion de restitution a aussi été l'occasion pour Jean-Michel Stievenard, garant de la concertation, de présenter une première analyse de la démarche et pour les représentants de l'Etat d'évoquer la suite du projet.

Réunion de restitution, Thionville, le 25 février 2019

Sur les secteurs centre et sud :

La **réunion thématique de Nancy** (6 décembre 2018) a réuni de nombreux riverains et membres d'associations, des représentants du Toulois et peu d'usagers. Sous la forme d'une réunion publique classique sans séquence en atelier, compte tenu de l'affluence, elle a soulevé les sujets suivants :

- les mobilités : la nécessité d'avoir une vision globale, le développement des autres modes, l'innovation (fer, fluvial, covoiturage, transports en commun, etc.) ;
- des doutes ont été exprimés sur l'attractivité de la liaison Toul-Dieulouard à péage ;
- la question du bruit (Maxéville, Champigneulles et secteur centre) et des inquiétudes sur la mise en place de protections phoniques ;
- la justification de la 4ème voie dans le cas de l'aménagement sur place ;
- le fonctionnement des échangeurs.

Réunion thématique, Nancy, le 6 décembre 2018

La **réunion thématique de Toul** (8 décembre 2018) a été marquée par une forte présence d'habitants du Toulois, de représentants d'associations et du secteur de Nancy. Sous la forme d'une réunion publique classique, compte tenu de l'affluence, elle a permis d'aborder les sujets suivants :

- les mobilités : comment promouvoir les autres modes de transport et l'innovation (fer, fluvial, covoiturage, transports en commun) ? ;
- des doutes ont été exprimés sur l'attractivité de la liaison Toul-Dieulouard à péage ;
- des inquiétudes ont été exprimées sur la partie Gye-Toul ;
- la requalification de l'A31 (mise à niveau environnementale) ;
- la justification de la 4ème voie dans le cas de l'aménagement sur place ;
- une opposition à la liaison Toul-Dieulouard.

Réunion thématique, Toul, le 8 décembre 2018

La **réunion thématique de Dieulouard** (12 décembre 2018), concernant les secteurs centre et sud, a vu une forte participation des élus locaux ; sous la forme d'un atelier, les participants ont abordé les points suivants : le raccordement à Autreville-sur-Moselle, des doutes exprimés sur l'attractivité de la liaison Toul-Dieulouard à péage, le fonctionnement des échangeurs. Dans le travail en atelier, ont été recueillies des informations sur la priorisation des critères pour les participants et des questions sur la sécurité et la mise à niveau environnementale.

Réunion thématique, Dieulouard, le 12 décembre 2018

La visite exploratoire de la variante aménagement sur place (4 février 2019) a permis d'aborder les sujets suivants :

- les protections phoniques actuellement envisagées à Maxéville et Champigneulles ;
- la mise aux nouvelles normes de l'A31 actuelle ;
- les aspects techniques de la variante : ouvrages d'art, échangeurs, l'élargissement, etc.

La visite a permis des échanges sur les sujets concrets autour de la variante, elle a montré une sensibilité des riverains aux nuisances de l'autoroute existante et des doutes sur la possibilité d'améliorer la situation actuelle.

La **réunion de Champigneulles** (4 février 2019) a été marquée par une forte présence des riverains et des représentants d'associations. Elle a donné lieu à une présentation des éléments d'étude justifiant pour le maitre d'ouvrage la nécessité d'une mise à 2x4 voies entre Frouard et Maxéville dans le cadre de la variante d'aménagement sur place, sans pour autant susciter l'adhésion des riverains sur ce sujet. Les sujets suivants ont principalement été abordés : les protections phoniques actuellement envisagées à Maxéville et Champigneulles, leur comptabilité avec la variante d'aménagement sur place.

Réunion thématique, Champigneulles, le 4 février 2019

La réunion de restitution qui s'est tenue à Villers-lès-Nancy le 1er mars 2019 a réuni de nombreux élus des collectivités concernées et des parlementaires, ainsi que des représentants d'associations. Les participants ont rappelé les positions prises dans les réunions de concertation qui ont précédé : la nécessité de trouver un accord, notamment entre les élus, sur une solution au sud ; les alternatives au mode routier et la nécessité de contenir l'augmentation du trafic ; la nécessité de mettre en œuvre rapidement les protections phoniques à Champigneulles et Maxéville, et les impacts de l'autoroute sur la qualité de l'air ; les scénarios de la liaison Toul-Dieulouard et de l'aménagement sur place ont de nouveau fait l'objet de prises de position. Le sujet de l'A33 a aussi été évoqué.

Un rappel sur les responsabilités de chacun (département, communautés de communes, Région, Etat) en matière de transport et d'aménagement a été fait par plusieurs participants qui ont évoqué le souhait d'un « Grenelle des Mobilités » sur le sud lorrain afin de faire émerger d'éventuelles solutions alternatives combinant des interventions sur l'A31 avec d'autres actions sur la mobilité du ressort des collectivités locales.

Comme au nord, la réunion de restitution a été l'occasion pour Jean-Michel Stievenard, garant de la concertation, de présenter une première analyse de la démarche et pour les représentants de l'Etat d'évoquer la suite du projet.

Réunion de restitution, Villers-lès-Nancy, le 1er mars 2019

Analyse par thème

Quand cela est opportun, les éléments de réponse apportés par la DREAL lors des rencontres sont repris pour chaque thème en caractères gras et violets; les réponses précises apportées aux questions posées en réunion publique figurent dans les comptes-rendus en annexe du bilan.

Les citations figurant en encadré visent à illustrer les sujets abordés lors des échanges. Elles se fondent sur les comptes-rendus des rencontres, relus par le garant de la concertation et disponibles en annexe du bilan et sur le site Internet : www.a31bis.fr

La concertation elle-même

Plusieurs participants, élus ou représentants d'associations, ont exprimé **leur satisfaction** de pouvoir débattre du projet et ont noté la **qualité des débats**, ainsi que la forte participation des habitants à certaines réunions et l'intérêt de modalités telles que les visites terrain.

Exemples d'avis illustrant ce thème :

« *Je me félicite de pouvoir débattre publiquement sur le projet A31 Bis* » (Rémi DICK, maire de Florange)

« *Je me félicite que la concertation sur le projet A31 Bis ait permis de débattre* » (Luc FERRETTI, président de l'Association du Toulois pour la Préservation du Cadre de Vie (ATPCV))

« *La visite exploratoire de l'aménagement sur place organisée par la DREAL a été instructive et a permis de constater la nécessité d'une mise aux normes de l'A31 pour répondre aux nuisances subies par les riverains* » (Olivier JACQUIN, sénateur de Meurthe-et-Moselle)

« *Je tiens à souligner la qualité du dispositif mis en place par l'Etat pour permettre l'appréciation la plus fine, et par le plus grand nombre, des différentes hypothèses qui ont été approfondies par la DREAL depuis la fin du débat public en 2015* » (Dominique POTIER, député de Meurthe-et-Moselle)

Dans la première phase de concertation (novembre-décembre 2018), **des demandes d'organisation de réunions** ont été émises : pour le nord mosellan, sur Longwy et le Pays Haut, à Florange, sur le Bassin de Pompey, à Champigneulles.

Ces demandes ont été prises en compte, hormis celle sur le Pays-Haut (qui n'a pas fait l'objet de réunion spécifique puisque des réponses ont été apportées en séance) pour définir les rencontres de la deuxième phase (janvier à mars 2019), ce qui a été souligné par les élus concernés qui s'en sont félicités.

Le **périmètre thématique** de la concertation a aussi été commenté, certains souhaitant élargir le champ des variantes soumises à la concertation, avec notamment l'utilisation de l'A30, l'A33 ou d'autres variantes étudiées initialement mais écartées en amont de la concertation.

Sur cette question, le maître d'ouvrage a rappelé que les variantes présentées sont issues d'une série de travaux menés au sein d'un comité de pilotage qui s'est réuni six fois et de comités de suivi qui se sont réunis une douzaine de fois sur la période 2016-2018, au plus près des territoires concernés. Les 4 variantes retenues au nord répondent aux fonctionnalités définies et leur faisabilité est avérée au stade actuel des études contrairement aux autres variantes écartées. Elles ont toutes été étudiées avec le même niveau de détail, notamment pour les fourchettes de coût et pour les analyses environnementales préalables.
Concernant l'A33, la connexion entre l'A31 et l'A33 est prise en compte avec la requalification de l'échangeur « Origine » à Laxou qui sera nécessaire quel que soit le scénario retenu.

Les **informations diffusées** ont fait l'objet de quelques critiques et de demandes : celles-ci portent sur la publication d'études et sur la réalisation d'études plus précises afin d'éclairer les choix.

Sur cette question, le maître d'ouvrage a rappelé que la concertation sur le projet se situe à un stade amont du calendrier général du projet, stade qui ne correspond pas à la production des études détaillés, dites d'avant-projet, en termes de dimensionnement technique, de précision financière ou d'étude d'impact environnementale. Ces éléments, qui nécessitent des études complémentaires importantes, ne sont pas produits au stade amont de la concertation et seront en revanche exigibles au stade du dossier de déclaration d'utilité publique. Le dossier de concertation détaillant largement la connaissance détenue par la DREAL à ce stade du projet.

Exemples d'avis illustrant ce thème :

« *Projets flous avec des objectifs réels peut-être parfois non dévoilés ?* »

« *Les habitants manquent d'information claire qui permettrait de se positionner sur la traversée de Florange* » (Michèle BEY, conseillère départementale, conseillère municipale de Florange)

« *Nous devrons donc choisir une variante sans avoir l'intégralité des éléments nous permettant de faire le choix ?* »

« *Cette question du prix est fondamentale et a été déjà posée à la réunion de Toul. Une demande d'un chiffrage précis de l'ASP a par ailleurs été signée par plusieurs parlementaires* » (Olivier JACQUIN, sénateur de Meurthe-et-Moselle)
« *La solution dite de l'aménagement sur place pourrait faire l'objet d'une spécification technique plus approfondie tant en termes des caractéristiques finales de la réalisation que des conditions de travaux qu'elle suppose* » (Dominique POTIER, député de Meurthe-et-Moselle)

L'analyse multicritère ainsi que **les cartes** du dossier de concertation ont fait l'objet de plusieurs questions.

Plusieurs participants ont regretté que **des acteurs du transport** ne soient pas présents aux réunions ; ont été évoqués les autorités organisatrices des transports, de manière générale, et le Conseil régional, la SNCF et VNF, en particulier. De même la faible participation des usagers de l'autoroute a été soulignée en réunion publique.

Enfin, une question a porté sur **le coût de la concertation** et des participants ont posé des questions sur **la suite donnée à cette concertation** : le calendrier de la prise de décision sur les variantes, les modalités de prise en compte des avis, la possibilité de participer à la réflexion sur les mesures « Eviter-Réduire-Compenser ».

Sur la suite du projet, le maître d'ouvrage a précisé que ce bilan et le rapport du garant seront adressés à la ministre des transports pour envisager les modalités de la poursuite du projet. Le maître d'ouvrage reste à l'écoute des élus et des acteurs du territoire qui souhaitent approfondir des sujets spécifiques.
Les études réalisées pour la concertation, suite au débat public, seront précisées par des études préalables à l'enquête publique, comprenant des études d'impact environnemental.

L'opportunité du projet dans son ensemble et les alternatives au projet

La concertation a été l'occasion pour de nombreux participants, et notamment élus et acteurs socioéconomiques, de rappeler **la nécessité de trouver une solution à la saturation de l'A31**, et de trouver une solution **rapidement**. Des usagers ont témoigné, en réunion publique et lors des rencontres de proximité, des difficultés quotidiennes occasionnées par cette saturation et des représentants des entreprises ont évoqué les risques que ferait peser l'inaction sur le maintien et, *a fortiori*, le développement de l'activité économique. L'enjeu de la sécurité a aussi été mentionné à plusieurs reprises.

Des élus ont rappelé que l'intégration du projet dans la liste des projets classés comme prioritaires au plan national était une chance dont il fallait se saisir.

Exemples d'avis illustrant ce thème :
« *La création d'un nouveau fuseau autoroutier de Richemont à la frontière luxembourgeoise est une réelle opportunité de fluidification du trafic*

automobile sur cet axe et la situation de saturation des réseaux routiers connexes ne peut perdurer plus longtemps pour le bien-être de nos habitants et leur sécurité, d'autant que les projections de croissance du nombre de frontaliers laissent augurer d'une nouvelle dégradation à très court terme ». (Michel LIEBGOTT, président de la CA Val de Fensch)
« *L'inaction serait la pire option pour le territoire et la persistance de désaccords ne doit pas conduire à un report de la décision* » (Mathieu KLEIN, président du Conseil départemental de Meurthe-et-Moselle)
« *Une solution devient très très très urgente !* »
« *Je suis pour l'A31 bis. Trop de bouchon et de circulation.* »
« *Cela serait un grand bien pour soulager les autres routes secondaires.* »
« *C'est une bonne chose pour fluidifier le trafic qui est généralement très important. D'accord à 100% pour cette nouvelle voie.* »
« *Je prends l'A31 tous les jours d'Amnéville (Mondelange) à Gasperich depuis 30 ans et chaque année devient de pire en pire, il n'y a plus d'heures creuses pour circuler : alors oui pour l'A31 bis, même payante* ».
« *Concerné en notre qualité d'acteur institutionnel et économique départemental notre propos se concentrera sur la partie nord des projets c'est-à-dire l'élargissement de la partie autoroutière entre Nancy et Metz que nous soutenons, l'élargissement du tronçon au nord de Thionville jusqu'au Luxembourg que nous soutenons également et enfin le contournement de Thionville. La CMA57 soutien ce projet de nouveau tronçon. Il est indispensable pour l'avenir économique de notre région* » (Chambre de Métiers et de l'Artisanat de la Moselle)
« *L'A31 Bis est une priorité pour le développement économique de la Moselle : OUI à 88%* » (sondage de la CCI Moselle Métropole Metz – 452 entreprises répondantes)
« *Nos industries sont fortement exportatrices, notamment vers l'Allemagne, et sont soumises aux contraintes du juste à temps. La fluidité est donc essentielle pour elles. Il serait incompréhensible, pire, ce serait une faute grave, que* [la Lorraine] *ne puisse pas tenir sa place au sein de cet ensemble industriel par une défaillance des pouvoirs publics dans l'adaptation des infrastructures* » (UIMM Lorraine)
« *Si la Lorraine et plus particulièrement la Moselle veut rester une région attractive au cœur de l'Europe il est impératif que l'A31 Bis soit réalisée afin de fluidifier et de sécuriser l'A31 qui est et restera un axe majeur Nord-Sud entre la Hollande et l'Espagne. Nous ,chefs d'entreprises de Moselle avons besoin d'accès rapides, fluides et sécurisés entre la Belgique, le Luxembourg et la Moselle pour faire croitre nos entreprises dans ce contexte interrégional si vital pour nos entreprises mosellanes* »
« *L'A31 bis, une nécessité absolue pour les entreprises de Lorraine en général, et du Sillon Lorrain plus particulièrement. Pour mon entreprise, le temps cumulé dans les embouteillages par le personnel est celui de 3 personnes*

hautement qualifiées immobiles dans leur camionnette toute l'année. En termes de coûts pour l'entreprise, il s'agit d'environ 100 K€ de pertes sèches pour l'entreprise ».
« Je suis favorable au projet d'A31 bis. En effet, entre Metz et Luxembourg, le réseau est saturé chaque jour. Les véhicules étant nombreux et ne pouvant pas rouler à 110, ceux qui le tentent sont contraints de réduire les distances de sécurité. De plus, cet engorgement des voies autoroutières entre Metz et Luxembourg occasionne des accidents bénins, graves voire mortels chaque jour ! Pour le confort et la santé de chacun, créez l'A31bis ! Merci ».
« L'aménagement de l'A31bis est une nécessité absolue pour notre territoire. L'autoroute actuelle est déjà congestionnée et tout porte à croire que la fréquentation de l'A31 ne fera qu'augmenter dans les prochaines années. le statu quo n'est pas possible »
« Notre pays est hélas en retard, il est indispensable de lancer la réalisation de l'A31bis incontournable au regard de l'accroissement du trafic. »
« Il est temps d'arrêter toutes ces discussions et passer ENFIN à l'action de l'élargissement de cet axe au moins entre Thionville et Lux pour commencer. Cela devrait être en route depuis longtemps!! »
« Alors qu'il existe des rumeurs de report voire d'abandon du projet d'extension de l'autoroute A31 en raison du manque d'intérêt des usagers ou d'un manque de financement, il me semble nécessaire de rappeler que des gens meurent en empruntant cette autoroute »
« Tout est bon sauf l'inaction. L'A31 est un euro-corridor inadapté à l'évolution du trafic et dangereux. Les gens ont besoin de leur véhicule en l'absence d'alternatives crédibles et efficaces. »

La réalisation du projet doit s'intégrer dans **une approche globale des mobilités** (ferroviaire, fluvial, transports en commun) et prendre en compte l'évolution des usages (covoiturage et développement des lignes de transport en commun notamment).

A ce titre, plusieurs participants appellent de leurs vœux **un « Grenelle » de la mobilité**, à l'échelle de toute la région, du sud lorrain, et/ou de part et d'autre de la frontière avec le Luxembourg ; ainsi qu'une **amélioration de la gouvernance** des questions de transport.

La maîtrise d'ouvrage retient des échanges l'idée qu'une instance de gouvernance des mobilités puisse être mise sur pied en Lorraine, à l'instar du bassin de vie de Strasbourg et de son « Grenelle des mobilités », afin de créer un cadre institutionnel favorable à la co-construction de projets entre l'État, en charge de l'infrastructure autoroutière, et les collectivités en charge des services de transport.

Exemples d'avis illustrant ce thème :
« Il est urgent de désengorger l'autoroute A31. Je défends un projet multimodal et intégratif d'une autoroute A31 Bis avec une capillarité

tangentielle routière communale et départementale. Un covoiturage associé à un renforcement des transports ferroviaires et du développement fluvial est à ce jour le meilleur schéma qui puisse répondre aux enjeux locaux, régionaux et internationaux » (Brahim HAMMOUCHE, député de Thionville – Ouest, Moselle)
« Je suis favorable à la tenue d'un Grenelle des mobilités pour développer une culture de l'intermodalité » (André ROSSINOT, président de la métropole du Grand Nancy)
« Je me réjouis de la maturité du débat concernant le Grenelle des mobilités qui pourrait bientôt voir le jour comme en Alsace » (Olivier JACQUIN, sénateur de Meurthe-et-Moselle)
« Une stratégie globale, en étroite concertation avec tous les acteurs concernés et en particulier les autorités luxembourgeoises, serait absolument nécessaire. » (Association Florange Avenir)
« La concertation publique a confirmé, s'il en était encore besoin, la nécessité d'une approche globale des mobilités à l'échelon du Sillon lorrain, seule de nature à apporter une réponse adaptée aux enjeux. […] L'éclatement des compétences et la dispersion des responsabilités entre collectivités rendent actuellement difficile une approche partagée du projet et son inscription dans un véritable projet de territoire. […] Il convient dès maintenant de mettre tous les acteurs autour de la table » (AUT Lorraine)
« AGIRR FNAUT Lorraine demande l'organisation d'un Grenelle de la mobilité du sillon lorrain intégrant le Luxembourg sur le modèle de l'exercice qui vient juste d'être réalisé par l'Eurométropole de Strasbourg » (AGIRR FNAUT Lorraine)

Réunion thématique, Dieulouard, le 12 décembre 2018

Certains contestent l'utilité du projet en avançant :

- la nécessité de **réduire les déplacements** (télétravail, modification des horaires de travail, meilleure planification urbaine, régulation des flux de camions à certaines heures) ;

Sur ce sujet, le maître d'ouvrage a montré que l'État recherche une solution pour répondre à une augmentation du trafic routier, augmentation constatée depuis 15 ans et qui signifierait, à terme, une congestion de l'axe ; aucun indicateur ne montre un renversement de la tendance dans l'évolution des trafics depuis 2016. La tendance de fond est notamment due au fait que les personnes habitent de plus en plus loin de leur lieu de travail et que, malgré la progression du télétravail, il existe de nombreux emplois ou motifs qui nécessiteront toujours des besoins de déplacement.

Exemples d'avis illustrant ce thème :
« Pour limiter le transport routier, nous demandons dès à présent de maîtriser l'urbanisation en arrêtant l'étalement urbain […], revoir en profondeur l'organisation du travail […], inciter les voyageurs à utiliser les transports en commun […], revenir à une situation plus équitable pour le transport des marchandises […], maîtriser les flux de marchandise par une relocalisation des activités de production au plus près des ressources et des besoins » (contribution FNAUT, PAIX à Florange, NAPA31NM, Mussitoyens, MIRABEL, FLORE54, Floraine, EDEN, FNAUT Lorraine, ATCPV, APARVE, AGIRR)

- la **priorité à donner aux autres modes de transport** en améliorant l'offre ferroviaire pour les voyageurs (fréquence, capacité, services, intermodalité et confort, tarification, amélioration de la gestion de la ligne, création d'un monorail ou d'un tramway) et pour les marchandises (ferroutage). Ainsi, de nombreuses contributions soulignent la nécessité de continuer à s'inscrire dans **une vision multimodale et innovante** en mobilisant l'ensemble des acteurs de la mobilité.

Sur la question des autres modes de transport, le maître d'ouvrage a rappelé que l'État intervient à différents niveaux pour favoriser le report modal, en citant l'exemple des financements apportés aux plateformes multimodales au travers des contrats de plan État Région ou dans le cadre du « plan fret ».
L'État, au côté de la Région Grand Est, soutient aussi le développement des capacités du ferroviaire, un besoin potentiel de l'ordre de 600 millions d'euros à l'horizon 2030 ayant été identifié pour les infrastructures ferroviaires entre Metz et le Luxembourg afin d'accueillir plus de trains par heure et des trains plus longs. L'État travaille déjà avec la SNCF, la région Grand Est et le Luxembourg sur cette question. Les parties prenantes concernées disposent déjà d'éléments sur les différents types de transport sur la partie du sillon lorrain : route, fer, fluvial, bus et co-voiturage qui permettraient de prendre en charge 40 à 50 000 frontaliers supplémentaires, soit potentiellement 30 à 40 000 déplacements.

L'augmentation de la fréquentation des TER permettra de passer de 8 000 à 22 000 voyageurs aux heures de pointes par jour en 2030. Dans tous les cas, il sera difficile d'aller au-delà de cet objectif actuel de plus que doubler la capacité de la ligne TER en 2020.
Concernant le transport frontalier par cars, il est actuellement limité par la congestion sur l'A31. Si la fluidité de l'axe est restaurée, il sera alors possible de garantir la fiabilité des temps de parcours et de proposer ainsi une offre complémentaire au train pour les usagers les plus éloignés des gares. La plateforme sera en outre conçue pour permettre d'accueillir une voie réservée aux cars aux heures de pointe, dans l'hypothèse où des phénomènes de congestion seraient à nouveau observés.
Au total, 25 à 28 000 personnes pourraient emprunter les cars et TER en 2030 contre 9 000 aujourd'hui.
Le co-voiturage est aussi intégré dans les projets, avec 10 millions d'euros prévus par le Luxembourg pour le développement de parking relais pour les cars et le covoiturage.
La croissance des trafics de voyageurs est déjà majoritairement absorbée par les TER, les bus et le covoiturage, confortant la vision multimodale défendue par l'État.,
Concernant le transport de fret, le maître d'ouvrage a rappelé lors de la concertation les dynamiques existantes complémentaires du projet A31bis, notamment l'autoroute ferroviaire Bettembourg- Le Boulou ainsi que le transport fluvial, avec le développement des synergies entre les ports de la Moselle.
Malgré toutes ces mesures mises en œuvre pour favoriser le report modal, la mise en œuvre du projet A31bis reste indispensable et ne doit pas être vue comme contraire mais complémentaire aux projets concernant les autres modes.

Exemples d'avis illustrant ce thème :
« Il conviendrait d'engager une réflexion globale sur les solutions de déplacements alternatifs à l'A31, notamment sur la valorisation du réseau routier secondaire et le développement des mobilités durables » (Parc naturel régional de Lorraine)
« Si nous ne remettons pas en cause la nécessité d'apporter une solution routière à court terme à la congestion , notamment dans sa partie la plus engorgée au nord lorrain pour le trafic transfrontalier, nous en appelons à l'Etat pour réfléchir à une solution globale de mobilité ; […] il est également indispensable dans ce cadre de réunir l'ensemble des acteurs du secteur de part et d'autre de la frontière afin de proposer une autre vision du développement économique de notre territoire, véritable bassin de destin où opposer les uns aux autres serait vide de sens ». (expression commune des Conseils de développement durable de la Métropole du Grand Nancy et de Metz Métropole)

Le financement du projet

Le débat sur le financement du projet s'est concentré sur la question du péage retenu pour le financement du secteur Nord du projet.

Des avis s'expriment en faveur du péage, afin que la nouvelle infrastructure soit mise en service plus rapidement

Exemples d'avis illustrant ce thème :

« [la mise en concession du secteur Nord] présente un avantage certain pour la réalisation des aménagements dans un laps de temps plus réduit. (Michel LIEBGOTT, président de la CA Val de Fensch)

« Je prends l'A31 tous les jours d'Amnéville (Mondelange) à Gasperich depuis 30 ans et chaque année devient de pire en pire, il n'y a plus d'heures creuses pour circuler : alors oui pour l'A31 bis, même payante ».

« La seule solution réaliste et efficace est le recours à la concession qui permettra rapidement le démarrage des travaux. Sinon on n'avancera pas et dans plusieurs années on en parlera encore sans que rien ne soit fait ».

« En même temps, pour ceux qui travaillent au Luxembourg, nous pouvons bien sortir une cinquantaine d'euros de notre budget mensuel ».

« De mon côté, si on veut que ce projet se fasse rapidement, il faut que celui-ci soit réalisé sous concession et amorti par un péage ».

« Nos finances publiques sont exsangues. On n'a que peu de marges de manœuvre et une augmentation des taxes pour ce projet serait injuste car même des gens qui n'emprunteront l'autoroute paieront. Enfin, les collectivités territoriales pourront se focaliser sur les transports en commun qui ont besoin de moyens ».

Des questions ont été posées sur **le fonctionnement prévu pour les péages, sur les sections concernées au nord, sur les interdictions sur les itinéraires de substitution pour les poids lourds** associées au péage ainsi que sur **le recouvrement des sommes dues** auprès des usagers étrangers ou occasionnels et les **retours d'expérience de mises à péage** et leur impact sur le réseau secondaire.

Concernant des craintes exprimées d'un ralentissement aux barrières de péage, il a été précisé que le système envisagé n'aura pas impact sur le trafic grâce à des dispositifs automatiques de lecture des plaques d'immatriculation dont la mise en place sera facilitée à l'échelle européenne dans les années à venir. En outre, les retours d'expérience montrent que, dans les pays européens où ces systèmes sont mis en place, le taux de recouvrement est très satisfaisant et la fraude limitée.

Exemples de questions illustrant ce thème :

« La CFDT Grand Est souhaite connaitre quelle solution technique sera mise en place afin de contraindre les poids lourds – hors trafic local – à circuler sur l'itinéraire de délestage payant de l'A31 bis plutôt qu'en traversée de Thionville, itinéraire gratuit ». (CFDT Grand Est)

« Comment assurerez-vous le paiement du péage moderne nouvelle génération par les étrangers ? Le prix de la relance ne sera-t-il pas plus cher que les 1,30€ du péage ? »

Mais un grand nombre de participants ont exprimé leur opposition de principe à la mise à péage, au nord, comme au sud. Plusieurs raisons ont été avancées pour fonder cette opposition.

Un sentiment d'injustice, de « ras-le-bol », pour les utilisateurs fréquents et pour les utilisateurs hors pointe, et d'inégalité de traitement entre les différents usagers de l'A31

Exemples d'avis illustrant ce thème :

« Le public n'en peut plus des péages ! »

« Nous nous élevons contre la rupture d'égalité qu'engendrerait l'instauration du péage entre Thionville et la frontière luxembourgeoise : en fonction de leur lieu d'habitation, les riverains de l'autoroute ne seraient pas soumis aux mêmes conditions, payant systématiquement un écot s'ils résident dans la zone frontalière, mais pas s'ils demeurent plus au sud. Nous réclamons à cet égard une égalité de traitement entre tous les usagers de l'A31 ». (Élus d'Entrange)

« En résumé, le trajet optimal pour me rendre à mon travail est via l'autoroute, Je ne comprends pas pourquoi je devrai participer au financement de l'amélioration des conditions de circulation dont je n'ai pas besoin. Exprimé de manière familière : « Je n'ai pas besoin du beurre, je n'ai pas l'argent du beurre, dois-je vraiment payer la crémière ? »

« NON au péage ce n'est pas aux habitants du secteur à payer l'autoroute pour leurs déplacements privés ou pour faire leurs courses. »

Le risque de report sur le réseau secondaire

Des participants ont fait l'hypothèse que la mise à péage serait **inefficace par rapport à l'objectif recherché** de fluidification car dissuaderait les usagers, et entraînerait ainsi un report vers le réseau secondaire ou sur d'autres autoroutes, les **poids lourds** étant cités à plusieurs reprises.

Sur ce sujet, lors de la réunion qui s'est tenue à Kanfen, le 7 février 2019, le maître d'ouvrage a donné des informations complémentaires sur le contexte de la mise à péage, sur la technologie « free flow » (flux libre) et sur l'effet attendu du péage sur le trafic et sur le réseau secondaire, sur la base d'exemples en France. Concernant le report de trafic sur le réseau secondaire : l'absence

d'aménagement sur l'A31 et la saturation de celle-ci reportera inévitablement une partie des usagers sur le réseau secondaire qui sera donc saturé également. Le projet A31bis augmente la capacité routière entre Richemont et le Luxembourg et permettra donc d'éviter cette situation de congestion à venir sur l'A31 et sur le réseau secondaire. Elle sera donc bénéfique pour le réseau secondaire. Les usagers auront le choix entre le péage sur l'autoroute et les routes départementales gratuites mais avec un temps de trajet plus long et donc une moindre attractivité par rapport à l'autoroute payante.

Exemples d'avis illustrant ce thème :
« Les stratégies « d'évitement » du péage par un certain nombre de frontaliers (qui seront 50 000 de plus dans 15 ans rappelons-le), induisant un report de trafic sur l'A30, ont-elles été évaluées et le cas échéant prises en compte ? » (Véronique GUILLOTIN sénatrice de Meurthe-et-Moselle et conseillère régionale Grand Est)
« Il est prouvé que les péages détournent des flux importants de circulation qui vont se retrouver sur les nationales et départementales, ce qui va contribuer à une pollution plus forte et un accroissement du risque routier et du taux de mortalité… »
« Je souhaite exprimer mon avis sur le tarif de cette autoroute, nous la voulons gratuite car créer une autoroute payante engorgerait encore plus le réseau secondaire ».
« Dès lors, il nous apparaît évident que les frontaliers ne vont pas payer un trajet autoroutier dès lors qu'une alternative gratuite existe pour un temps de trajet inférieur ou égal ! » (Élus d'Entrange)
« S'y ajouterait un phénomène de ralentissement à l'entrée et à la sortie du péage, quelles que soient les modalités techniques envisagées » (Association Florange Avenir)

Des suggestions ont été faites sur le sujet du péage

De nombreuses contributions évoquent la possibilité de créer une **écotaxe régionale** pour les poids lourds, en visant le trafic de transit.

Le maître d'ouvrage a rappelé qu'un tel dispositif d'écotaxe PL est soumis à la directive européenne 1999/62/CE dite « eurovignette » qui impose de ne pas faire de différences entres les usagers PL, ni du fait de leur nationalité, ni du fait de leur origine/destination. Par ailleurs une telle taxe ne peut couvrir que les frais afférents à la seule circulation des PL et ne pourrait donc pas financer la totalité d'un projet.

Exemples d'avis illustrant ce thème :
« L'ensemble des perspectives de financement doit être examiné tout d'abord, dans un cadre renouvelé de la fiscalité locale s'appuyant sur une expérimentation régionale de l'écotaxe » (Déclaration commune des élus de Meurthe-et-Moselle)
« Je rappelle que la Région a proposé qu'une taxe sur le transit des poids lourds soit lancée,
le Conseil départemental ayant voté à l'unanimité pour cette taxe afin d'éviter le recours au péage entre Thionville et la frontière » (Patrick WEITEN, président du Conseil départemental de Moselle)
« Je regrette que le précédent gouvernement ait retiré le principe de l'écotaxe » (Jean PIVETTA, adjoint au maire de Volmerange-les-Mines)
« Il faudrait également réfléchir aux transports européens qui ne payent pas de redevance pour rouler sur l'A 31 et pourtant qui participent et à la dégradation des routes et à la pollution et à la dangerosité de cet axe !!etc… »
« Les poids lourds étant déjà très nombreux et en accroissement, ne faudrait-il pas prévoir une taxe dédiée à l'entretien des autoroutes françaises, sachant très bien qu'ils sont en grande majorité étrangers et qu'ils ne font que passer en France avec effet de dégrader les routes, sans même faire le plein de carburant »
« Mettre en place une écotaxe pour les transporteurs internationaux (grand transit européen) dans leur traversée du sillon mosellan : 91% oui » (sondage effectué par la CCI de Moselle – 452 entreprises répondantes)

Plusieurs participants évoquent aussi une participation de **l'Union européenne** au financement. La mise à contribution des employeurs luxembourgeois est aussi citée.

Sur ce point le maître d'ouvrage a rappelé que les priorités de l'Union européenne concernent aujourd'hui les infrastructures ferroviaires, et, pour le réseau routier, les pays excentrés. Concernant le Luxembourg, le maître d'ouvrage a précisé que la discussion financière avec le Grand-Duché du Luxembourg n'est pas engagée à ce stade et que l'État reste ouvert à toute éventualité.

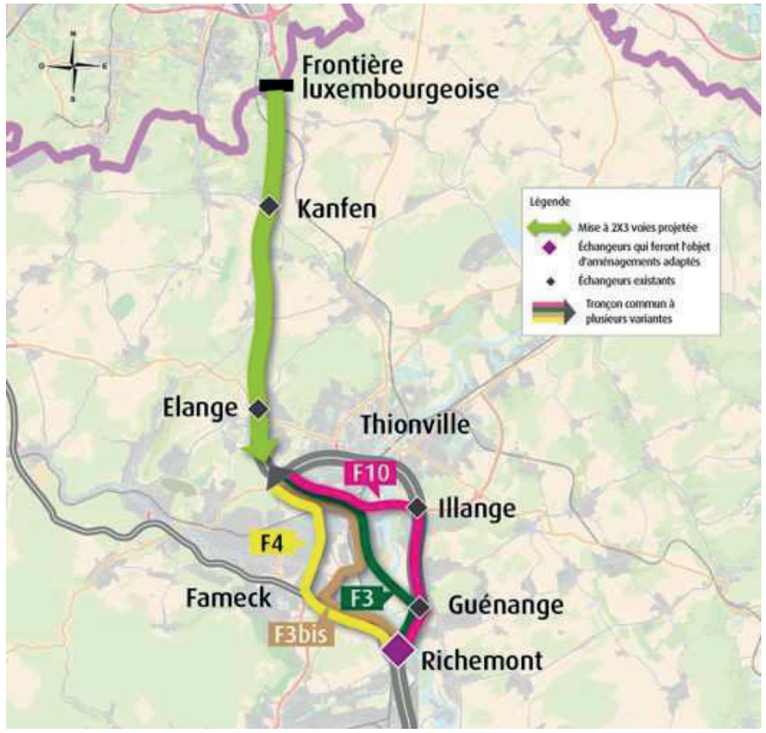
Des suggestions sont émises **sur les niveaux tarifaires :** tarifs en heures creuses (« péage inversé »), tarifs spéciaux ou gratuité pour les services d'urgence, tarifs spéciaux pour les usagers très fréquents, tarifs différents selon les voies utilisées, tarifs spéciaux pour le covoiturage.

Sur ce sujet, le maître d'ouvrage a rappelé que l'État peut imposer, dans le cadre des réponses à l'appel d'offres de concession, la mise en place de formules de tarification spécifique pour les usagers réguliers. La question juridique de l'éventuelle modulation horaire des tarifs ainsi que son impact sur le financement de la concession sera approfondie dans les phases ultérieures du projet. Il en sera de même pour la prise en compte du covoiturage.

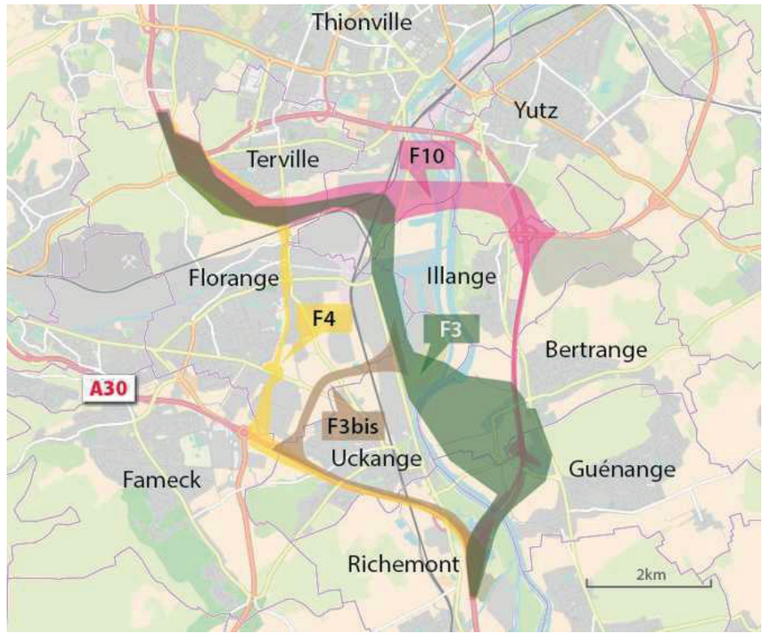
Exemples d'avis illustrant ce thème :

« Mettre en place des tarifications spéciales plus favorables pour les particuliers mosellans (89% : oui) ; pour les entreprises de Moselle (92% : oui) »
(Sondage effectué par la CCI de Moselle – 452 entreprises répondantes)
« Limiter le péage a la nouvelle voie – voie rapide : une manière de créer une réelle voie rapide ; ne pas faire payer les contribuables une deuxième fois leur autoroute »
« Le péage est selon moi une mauvaise option : prévoir une solution pour ceux qui utilisent la route quotidiennement »

Les variantes sur le secteur nord



Les 4 variantes du secteur nord et l'élargissement entre le bois de l'Etoile et la frontière luxembourgeoise



Zoom sur les fuseaux des 4 variantes du secteur nord

F4, une variante rejetée par un grand nombre de riverains de Florange et soutenue par le val de Fensch et Thionville

Tracé « historique » qui avait été présenté seul lors du débat public de 2015, la variante F4 suscite l'opposition de nombreux habitants de Florange, principalement par **crainte des nuisances sonores et atmosphériques** qu'une telle autoroute engendrerait en milieu urbain, à proximité d'habitations et d'établissements scolaires ainsi que de la coupure urbaine que cela pourrait entraîner et qui dépendra des mesures d'insertion urbaine mises en place (souterrain)

A ce titre, la maîtrise d'ouvrage a rappelé qu'il était exclu de proposer un projet d'infrastructure à la surface du sol actuel sur toute la traversée urbaine. C'est la raison pour laquelle un passage en souterrain a bien été intégré au projet.

Exemples d'avis illustrant ce thème :

« Ouvrir mes fenêtres sur la Sollac à Florange m'apporte déjà suffisamment de pollution. Merci de ne pas retenir F4. »

« La seule éventualité que je souhaite éviter à tout prix reste que Florange soit coupée en deux. » (Rémy DICK, maire de Florange)

« Notre association Paix à Florange s'oppose à ce tracé, je rappelle que cette autoroute passerait à côté d'écoles et que les riverains subiraient un impact sur leur patrimoine immobilier. » (Nadine MENZIN, présidente de Paix à Florange)

« La variante 4 n'est pas acceptable pour les populations, en raison des conséquences environnementales, humaines et urbanistiques. Il ne faut absolument pas reproduire ce qui a été fait au milieu de Thionville il y a une quarantaine d'années. » (Philippe TARILLON, conseiller municipal de Florange)

Réunion d'ouverture à Metz, le 13 novembre 2018

La réalisation d'une tranchée couverte, prévue dans le budget de la variante à hauteur de 100 millions d'euros, n'a pas constitué un argument suffisant pour la plupart des opposants à la variante F4. Certains souhaitant obtenir *a minima* **plus d'information sur l'infrastructure** pour se prononcer.

Sur ce sujet, le maître d'ouvrage a confirmé que la « tranchée couverte » est une technique de construction pour un ouvrage enterré. Contrairement au tunnel souvent construit en profondeur et qui présentera la plupart du temps une section circulaire, la tranchée couverte permet la réalisation d'ouvrage enterré à faible profondeur. Il s'agit de creuser depuis la surface, une tranchée qui sera ensuite recouverte. Il s'agit donc bien d'un passage en souterrain. Avec la couverture du passage en tranchée, le trafic ne serait pas perceptible par les riverains (en particulier les nuisances sonores seraient totalement supprimées) et différents types d'aménagements urbains pourraient être mis en place (parcs, aires de jeux, équipements sportifs, pistes cyclables, …). La réalisation d'une tranchée couverte de plus de 300 m relève de la règlementation des tunnels et implique un certain nombre d'exigences en matière de sécurité : issues de secours accessibles aux personnes à mobilité réduite, dispositifs de recyclage de l'air, etc. Ces normes sont bien prises en compte dans l'estimation du coût du projet (100 M€) pour ce passage en souterrain.

Exemples d'avis illustrant ce thème :

« J'aimerais avoir plus d'éléments factuels sur le coût et les études d'impact environnemental concernant ce tracé. » (Rémy DICK, maire de Florange)

« Nous souhaiterions voir un ² sur papier montrant les entrées et sorties. »

« Comment se ferait l'extraction des gaz d'échappement depuis la tranchée couverte et est-ce que cette extraction serait bruyante ? »

« Je voudrais des précisions sur la notion de « tranchée couverte », les habitants manquent d'information claire qui permettrait de se positionner sur la traversée de Florange. » (Michèle BAY, conseillère départementale de Moselle)

« Je suis étonné que le souterrain n'ait jamais été évoqué en comité de pilotage, ce qui aurait accéléré le processus décisionnel mais je suis satisfait de le voir présenté aujourd'hui. » (Brahim HAMMOUCHE, député de la 8ème circonscription de la Moselle)D'autres invoquant **l'infaisabilité technique, la faiblesse du financement ou l'absence de garantie** de la part de l'État qui invalideraient toute tranchée couverte.

Sur ce sujet, le maître d'ouvrage a indiqué qu'au stade actuel des études, le montant prévu correspond à environ de 1 000 mètres de tranchée cumulée (ce qui est cohérent avec ce qui est constaté sur le chantier actuel de la VR52). Le positionnement précis et la longueur de la ou des tranchées couvertes feront l'objet d'études d'insertion urbaine si cette variante est retenue. Dans le cas où la décision ministérielle retiendrait la poursuite des études de cette variante, cette décision pourra formaliser l'engagement de l'État sur ce sujet. Ensuite, le projet sera détaillé dans le dossier qui sera soumis à une enquête publique, en vue de la déclaration d'utilité publique (DUP). Chacune de ces étapes constitue des éléments de garantie des engagements pris dans la poursuite du projet.

Exemples d'avis illustrant ce thème :

« Le choix final du tracé se base sur des budgets sous-évalués, particulièrement le chiffrage de la portion enterrée traversant Florange. »
« Quelle garantie a-t-on que le passage se fera en souterrain à Florange ? »
« On peut mettre en question la faisabilité technique de solutions en tunnel, dans des sols pollués et occupés par des canalisations. » (Brahim HAMMOUCHE, député de la 8ème circonscription de la Moselle)
« Un viaduc en sortie de tranchée couverte est impossible à réaliser avec les zones habitées alentour et les autres obstacles (cours d'eau, voies ferrées, …). Lors de la visite exploratoire, la DREAL a indiqué que la tranchée couverte n'était pas garantie. En cas de choix de la variante F4, les habitants devraient encore se battre pour obtenir le tunnel. » (Nadine MENZIN, présidente de Paix à Florange)

En parallèle des nuisances sur les riverains, certains participants pointent les impacts de cette variante sur **l'environnement** et en particulier les **puits de captage** de Florange :

Sur ce sujet, le maître d'ouvrage a rappelé que les périmètres des puits de captage sont majoritairement traversés par la variante F3 bis et non par F4 qui se trouve plus éloignée des puits. Dans tous les cas, il est aujourd'hui techniquement possible de réaliser une autoroute qui assure la protection de la nappe, quelle que soit la variante retenue.

Exemples d'avis illustrant ce thème :

« Avez-vous pris en compte l'existence de la nappe phréatique sous Florange dans le cas de F4 ? »
« La présence des puits de captage que nous avons soulevé à d'autres réunions invalide la variante F4. »
« Ce tracé risque de détruire les champs de captage et de menacer des entreprises contrairement à F10. » (Nadine MENZIN, présidente de Paix à Florange)

D'autres participants pointent également la question du **patrimoine** avec le passage de F4 sur l'**allée des marronniers** du château de Bétange :

Sur ce sujet, le maître d'ouvrage a confirmé que le château de Bétange a bien été identifié parmi les enjeux du secteur, tous ces enjeux étant cités dans le dossier de concertation. En outre, l'Architecte des Bâtiments de France a été rencontré. Sur le même secteur, il faut prendre en compte également l'enjeu des zones d'habitat de Terville. Il sera nécessaire de trouver des mesures d'atténuation afin de limiter l'impact sur le patrimoine et les riverains.

Exemples d'avis illustrant ce thème :

« Ce tracé coupera-t-il ou contournera-t-il l'allée des marronniers, qui sont particulièrement malades et peu entretenus ? »
« Le passage à côté du château de Bétange, un des rares lieux historiques du territoire, est aussi un inconvénient. »
« La variante F4 impactera plus fortement l'allée des marronniers que F10. » (Jean-Charles SEYVE, avocat des propriétaires du château de Bétange)

En fin de concertation, la **question d'un éventuel déplacement d'entreprises** s'est également posée *via* un article du *Républicain Lorrain* ayant par ailleurs suscité des **critiques sur la démarche de concertation** auprès des élus concernant la variante F4.

Exemples d'avis illustrant ce thème :

« J'ai été désagréablement surpris d'apprendre par voie de presse que la DREAL avait pris contact avec des entreprises, sans alerter les élus, au sujet d'éventuels déplacements, expropriations ou passage de viaduc au-dessus des usines qui concerneraient plusieurs centaines d'emplois » (Rémy DICK, maire de Florange)

Enfin, la **desserte du val de Fensch**, principal argument en faveur de la variante F4, a été **jugée insuffisante ou inutile** par certains de ses opposants.

Exemples d'avis illustrant ce thème :

« A quel moment le fait de promouvoir un tracé dans Florange permet-il d'avoir un effet positif sur la liaison avec les vallées de l'Orne et même de la Fensch dans la mesure où il n'est pas plus prévu de sortie dans cette traversée ? Il est totalement faussé de croire que ce critère est discriminant dans une prise de décision sur une échelle de même pas 10km. »
« A part faire plaisir à la ville de Fameck, aucune desserte locale n'est prévue, les camions et la circulation seront en ville. »
« Les usagers de Florange, Uckange, ne vont pas monter jusqu'au bois de l'Étoile pour prendre le tunnel, ils passeront par Marspich ou ailleurs. »
« J'ai peur que les commerces de Florange ne pâtissent du passage du trafic en tunnel. Le projet ne présente pas d'intérêt ni pour les habitants, ni pour les commerçants. »

A l'inverse, les participants qui soutiennent la variante F4, notamment vis-à-vis de F10, ont mis en avant sa **capacité à connecter efficacement les vals de Fensch et de l'Orne au Luxembourg** et à **dévier les flux** empruntant les routes secondaires à Florange ou l'A31 actuelle à Thionville.

Pour la maîtrise d'ouvrage en effet, de nombreux usagers du val de l'Orne et de la Fensch empruntent actuellement le réseau secondaire dans Florange. Pour ces usagers, seule la variante F4 pourra les inciter à quitter le réseau secondaire et utiliser l'autoroute. La variante F4 étant bien connectée aux vals de l'Orne et de Fensch par l'échangeur de Sainte Agathe, et à la VR52 et l'A30

Exemples d'avis illustrant ce thème :

« Il y a aussi ceux qui sont pour le tracé F4 : désenclavement des vallées de la Fensch et de l'Orne et accès direct vers Le Luxembourg sans encombrer les rues de Florange notamment de la gare et de l'étoile ; de plus en plus de véhicules rouleront à l'électricité, au biogaz voir à l'hydrogène. Pourquoi engager des dépenses énormes à court terme pour un tunnel ou une couverture ? A Fameck, nous sommes traversés par l'A30 et 4 ponts. »

« La déviation vers l'A30 serait la solution avec son double avantage : dévier concrètement le trafic de l'actuelle A31 à hauteur de Richemont et relier la communauté d'agglomération du Val de Fensch au Nord de Thionville, et donc au Luxembourg. Le Luxembourg ne fait pas qu'aspirer, selon certains avis, la main d'œuvre française, il est aussi client des produits et services français. »

Toutefois, ce soutien à la variante F4 est souvent **assorti d'une demande de réalisation d'une tranchée couverte** permettant une protection maximale des riverains vis-à-vis de ses nuisances.

Sur ce sujet, le maître d'ouvrage a confirmé qu'il était exclu de proposer un projet qui passerait en aérien sur toute la traversée urbaine.

Exemples d'avis illustrant ce thème :

« Je demande une étude détaillée d'un tunnel respectant les perspectives d'urbanisation pour la ville de Florange tout en permettant la desserte du val de Fensch. » (Michel LIEBGOTT, maire de Fameck et président de la Communauté d'agglomération du Val de Fensch)

« J'ai toujours été partisan de la traversée de Florange mais uniquement via un tunnel et des conditions environnementales satisfaisantes pour les Florangeois ; il n'est pas question de couper Florange en deux. » (Pierre CUNY maire de Thionville, président de la Communauté d'agglomération des Portes de France et du pôle métropolitain du sillon lorrain)

« Un consensus doit émerger entre les élus sur un tracé qui soit peu impactant pour les riverains, notamment via un tunnel, sous peine de manquer une opportunité unique. » (Rémy SADOCCO, maire de Mondelange)

Rencontre de proximité à Thionville, le 17 novembre 2018

F10, une alternative à F4 mais qui ne convainc pas tous les participants

Fréquemment commentée en **miroir de F4**, les partisans de la variante F10 pointent son faible impact pour les riverains, son coût pour les usagers et une gêne modérée en phase travaux en raison de l'existence de friches industrielles sur la zone traversée.

Exemples d'avis illustrant ce thème :

« F10 longe la commune de Terville, sur des terrains qui appartiennent à la ville de Florange pour aboutir dans les friches d'Usinor. Nous défendons cette solution pour éviter des impacts sur la santé, en raison de la pollution de l'air. » (Nadine MENZIN, présidente de Paix à Florange)

« Il me semble que ce faisceau serait le moins dommageable pour les riverains. Il traverse ou longe moins de zones résidentielles que les autres faisceaux proposés. Compte tenu que la pollution sonore d'une autoroute engendre une moins-value pour les biens immobiliers situés à proximité, il serait dans l'intérêt collectif de choisir l'itinéraire qui expose le moins l'État à des recours en justice. »

« Le prix du péage, si on réalise la variante F10, sera deux fois moindre que dans le cas de la variante F4. » (Brahim HAMMOUCHE, député de la 8ème circonscription de la Moselle)

« Le tracé F10 est de loin la meilleure solution pour que l'A31bis voit le jour ! En effet, il ne traverse aucune zone urbaine, mais traverse les friches de l'ancienne usine, donc des terrains à l'abandon ! Il est moins onéreux, plus simple, moins toxique pour les riverains et la nature. »

« Tracé F10 : aucune gêne pour les usagers pendant les travaux, tracé le plus court, le moins cher et le plus adapté pour l'environnement. »

Certains avis des habitants de la zone concernée par F10 (**Bertrange, Illange**) divergent et pointent **l'augmentation de la pollution de l'air** qu'engendrerait l'infrastructure et qui s'ajouterait aux émissions déjà présentes, à proximité d'une future clinique médicale.

Sur ce sujet, le maître d'ouvrage a précisé que les études réalisées par ATMO Grand Est, organisme agréé, indiquent que l'A31 représente aujourd'hui moins de 15% des particules fines et au maximum 35% de l'émission de dioxydes (NOx) du sillon lorrain ; les secteurs les plus concernés sont situés à proximité directe de l'autoroute, la distance variant avec la topographie et les conditions atmosphériques. La tendance générale est à la baisse depuis 2013 pour le Val de Fensch en raison des progrès en cours et à venir sur les motorisations et avec le fort développement des véhicules électriques.

Exemples d'avis illustrant ce thème :

« Nous subissons déjà les désagréments de l'A31. Une future autoroute proche d'une future clinique est un non-sens. Enfin, nous avons une zone industrielle sur 130ha dont on ignore encore le taux de pollution qu'elle va générer. »

« Nous estimons être suffisamment pollués dans le secteur. On a déjà laissé s'installer Knauf, faudra-t-il encore laisser faire pour l'autoroute A31 Bis ? La pollution annuelle de l'usine Knauf sera égale à celle de la portion d'autoroute entre Guénange et Yutz selon l'étude d'ATMO Grand Est. »

« La variante F10 soulève des réserves car elle passe au sud de la zone de Meilbourg à Yutz, très proche de la future clinique Ambroise Paré, et à proximité du Fort d'Illange qui présente un intérêt historique incontestable. »

Les habitants de **Terville** et de Thionville ont également souligné que la variante F10 pourrait être, cumulée avec l'A31 actuelle, une des plus impactantes pour leur cadre de vie.

« Avec l'A31 actuelle, la variante F10 encerclerait complètement Terville. »

« Avez-vous pris en compte l'enfermement de Thionville dans le cadre de la variante F10 ? »

En revanche, un argument régulièrement avancé en faveur de F10 souligne qu'elle est la variante présentant la **meilleure desserte multimodale**, notamment celle du **port d'Illange**, favorisant ainsi le développement du trafic fluvial.

La DREAL a eu des échanges récents avec les acteurs du territoire à ce sujet et précise que chaque variante peut proposer une desserte du port. Parmi ces tracés, F10 n'offre pas nécessairement une meilleure desserte car un échangeur au niveau du port impacterait fortement la zone d'activité. Le meilleur emplacement pour un échangeur se situerait probablement là où les 4 variantes se rejoignent. Cet aspect sera à traiter au stade suivant des études.

Exemples d'avis illustrant ce thème :

« Aucune gêne de circulation pendant la phase travaux (friches industriel fermée depuis 1977) et une possible réalisation des échangeurs afin de mieux desservir les zones SNCF, parkings de covoiturage, l'Europort etc. »

« Desserte de la gare de Thionville, des zones de Thionville, Yutz, Illange, Terville et Florange ainsi que de l'Europort Arcelor permettant moins de camions en ville, plus de multimodal, conforme à la COP 21. »

« La variante F10 permet de desservir l'Europort » (Philippe TARILLON, conseiller municipal de Florange)

« Illange est amené à se développer dans le secteur ce qui conforte F10 qui lui assurerait une bonne desserte tout en étant moins couteux » (Brahim HAMMOUCHE, député de la 8ème circonscription de la Moselle)

Un acteur a toutefois nuancé cet argument, précisant que le passage de F10 à ce niveau pouvait **tout aussi bien représenter un obstacle qu'un atout** pour le port d'Illange.

Exemples d'avis illustrant ce thème :

« La Région travaille avec l'État sur l'attraction des entreprises, des potentiels de formation, le télétravail et la multimodalité, notamment par la récente création d'un syndicat mixte des ports lorrains permettant de rassembler les ports de la Moselle et de renforcer l'attractivité du report fluvial. La création au-dessus du port rendrait ce développement fluvial difficile. » (Rémy SADOCCO, maire de Mondelange)

En termes de desserte, l'**absence de connexion avec les vallées de l'Orne et de la Fensch** a également été relevée, en opposition avec la variante F4.

Exemples d'avis illustrant ce thème :

« La variante F10 est éloignée de la vallée de la Fensch et de l'Orne : un point négatif pour l'économie de ce secteur. »

« Le tracé F10 n'apporterait aucun avantage de décongestion de la traversée de Thionville, puisqu'à l'endroit où se ferait son embranchement le secteur est quoi qu'il arrive saturé »

« F10 n'est pas le meilleur tracé en termes d'irrigation du territoire, les deux autoroutes ne desservant que Thionville, et ne permet pas le développement économique d'autres parties du bassin. » (Pierre CUNY maire de Thionville)

« Les automobilistes subissant la congestion sur les routes départementales et urbaines du val de Fensch n'opteront pas pour ce nouveau tracé payant mais utiliseront le tracé actuel en traversée de Thionville. » (Michel LIEBGOTT, maire de Fameck et président de la Communauté d'agglomération du Val de Fensch)

F3 et F3bis, des tracés faiblement cités et délaissés par la majorité

Seule une **dizaine de prises de position** a été recensée sur les variantes F3 et F3bis durant toute la phase de concertation, largement **éclipsées par les deux autres tracés** qui représentaient le cœur du débat et sont ainsi parus prioritaires aux yeux de certains participants.

Exemple d'avis illustrant ce thème :
« J'aimerais savoir pourquoi la concertation porte sur 4 tracés alors que F4 et F10 sont clairement privilégiés par l'Etat. »

Quelques arguments favorables (**faiblesse des nuisances et desserte des zones d'activité**) ont néanmoins émergé à propos de **F3bis**, notamment lors de la réunion thématique de Thionville (29 novembre 2018).

Exemples d'avis illustrant ce thème :
« La variante F3bis a semblé au groupe la plus pertinente, car la plus éloignée des zones urbaines, et proche de zones économiques comme la zone de Sainte Agathe et l'Europort. »
« Le F3bis résout pas mal de problèmes : connexion à la vallée de l'Orne et de la Fensch sur l'A31 bis, pas de traversée de Florange, passage par l'Europort ou accès à l'usine à froid de Arcelor pour les camions ou les salariés. »

Contrebalancés par l'avis des habitants de Bertrange qui, à l'instar de F10, craignent une **amplification des nuisances** dans le secteur d'Imeldange mais pointant **plus spécifiquement la variante F3.** La difficulté du passage sur des infrastructures et notamment le viaduc de Richemont a aussi été mentionnée.

Exemples d'avis illustrant ce thème :
« Nous refusons les tracés 10 et 3. Habitant Bertrange, nous estimons être suffisamment pollués dans le secteur. »
« Ce tracé passe dans la plaine de Bertrange dans un secteur inondable, en zone rouge du Plan de prévention des risques d'inondation et à proximité de puits de captage en eau potable. L'A31 coupe déjà la commune en deux entre Bertrange et Imeldange, et le tracé F3 entrainerait un enclavement du secteur historique de Bertrange-Imeldange et des nuisances très importantes pour les habitants de la rue de Vourles. » (Contribution du Conseil municipal de Bertrange)
« La variante F3bis implique le déplacement de nombreuses infrastructures. » (Ibid.)
« Il me semble judicieux d'éviter, d'une part, le double passage sur les ponts engendrant la Moselle, soit le pont de Richemont et celui de Beauregard ; ces ponts subissant régulièrement des gros travaux de remise en état, ce qui exclut le tracé le plus à l'est. »

Le projet sur le secteur centre

La mise à 2x3 voies entre Fey et Dieulouard majoritairement validée

Solution alternative à l'ancien projet de création d'une nouvelle autoroute A32, devant permettre de renforcer à la fois la fluidité et la sécurité sur l'axe nord-sud actuel, le réaménagement de l'A31 en 2x3 voies dans le secteur centre **n'a pas rencontré d'opposition similaire à celles des variantes nord et sud**. Les arguments des habitants du secteur centre validant son opportunité sont à ce titre très **proches des prises de positions favorables au projet général**.

Exemples d'avis illustrant ce thème :
« Une voie supplémentaire de Pont-à-Mousson à Bouxières me convient car il y a beaucoup de camions et de nombreux accidents sur cette portion d'autoroute que j'emprunte très souvent. »
« C'est une bonne chose pour fluidifier le trafic qui est généralement très important. D'accord à 100% pour cette nouvelle voie. »
« A31 dangereuse en l'état avec des problèmes entre Nancy et Pont-à-Mousson. »
« Trop de trafic, toujours des ralentissements dans le sens Metz - Luxembourg. Il faut fluidifier la circulation »
« Les difficultés sont proportionnelles au trafic. Aujourd'hui, les ralentissements commencent quelques kilomètres après Metz et s'aggravent au fur et à mesure que l'on approche de Nancy. Les points noirs se trouvent à chaque sortie et entrée à partir de Pont-à-Mousson. »
« L'opportunité d'infrastructure, que représente un tel ouvrage, sera également un véritable atout pour accompagner la renaissance et le développement économique de l'ancienne base aérienne sur le plateau de Frescaty. » (Contribution du maire de Marly)

Parallèlement**, les critiques de la mise à 2x3 voies de cette section se fondent sur les oppositions plus générales au projet A31bis** concernant ses impacts sur l'environnement ou au contraire son insuffisance pour répondre à l'augmentation des flux.

Exemples d'avis illustrant ce thème :
« Construire une autoroute supplémentaire va à l'encontre des principes de planification urbaine visant à lutter contre l'étalement urbain et participer à la transition écologique. Me laisse dubitatif : l'A31 bis provoquera un appel d'air dans les déplacements de voitures individuelles ainsi qu'une extension supplémentaire du tissu périurbain. »
« Le passage à 2 x 3 voies entre Fey et Frouard ne peut être considéré que comme une solution temporaire compte tenu de l'augmentation des échanges internationaux de marchandises. De plus, la question de la conformité des

ouvrages d'art traversant la Moselle avec une augmentation du trafic se pose vu les travaux récents de consolidation du viaduc d'Autreville. »

Rencontre de proximité à Pont-à-Mousson, le 1er décembre 2018

L'intérêt du renforcement des échangeurs de Hauconcourt et de Fey confirmé

Des avis ont rappelé les difficultés rencontrées dès à présent sur les **échangeurs d'Hauconcourt et de Fey**, confirmant l'intérêt d'y prévoir un réaménagement dans le cadre du projet A31bis, afin de réduire la congestion et les risques d'accident.

Exemples d'avis illustrant ce thème :

« Actuellement l'échangeur d'Hauconcourt génère de gros risques d'accident à cause du ralentissement brutal de la circulation. Le passage à une seule voie a été très mal conçu. Il faudra en profiter pour revoir l'échangeur avec un passage progressif de 2 voies à 1 voie. »

« Il y a eu ce soir un gros accident, ce qui ne m'étonne pas car cette portion devient vraiment dangereuse entre les gens qui rentrent sur l'autoroute depuis Hauconcourt et ceux qui sortent quelques centaines de mètres plus loin pour prendre l'A4. J'espère que vous allez réfléchir à une infrastructure plus réaliste avec le trafic actuel afin d'éviter cela. »

Un souhait de création d'un nouvel échangeur au Sud de Metz

Un acteur du territoire a demandé la création d'un nouvel échangeur au Sud de Metz.

À ce jour le projet A31Bis ne prévoit pas la création de nouveaux échangeurs. La congestion sur une partie des secteurs urbains de l'A31 est en effet due à la présence d'un grand nombre d'échangeurs. L'objectif du projet A31bis portant notamment sur la réduction de la congestion sur l'A31 actuelle, la mise en place de mesures pouvant aller à l'encontre de cet objectif est délicate, voire potentiellement inappropriée. Ce point pourra être étudié par le porteur de projet à l'origine des flux qui devra prendre l'attache des services de l'État pour analyser la compatibilité de son projet avec les enjeux autoroutiers.

Exemples d'avis illustrant ce thème :

« Dans le cadre des ateliers nationaux du territoire, il avait été préconisé de mettre en œuvre un second échangeur depuis le secteur des gravières (proche de l'ex BA 128) pour rejoindre l'autoroute vers le nord de la région. [...] La commune de Jouy-aux-Arches réitère sa demande d'intégration de cet échangeur dans les études actuelles du secteur centre et sa mise en œuvre dans les travaux. »

Une forte demande de limiter les impacts de l'A31 actuelle

De manière générale, les participants ont demandé une requalification environnementale et une **protection renforcée vis-à-vis des nuisances, en particulier sonores**, sur le secteur centre.

Dans le cadre de l'aménagement sur place de la section centre, il prévu que la requalification environnementale de l'A31 prenne en compte les problématiques de nuisances sonores. Des études complémentaires seront menées pour permettre au maître d'ouvrage de mettre en œuvre les protections à mettre en œuvre au niveau des secteurs faisant l'objet de travaux, afin d'être conforme à la réglementation en vigueur (cette réglementation est rappelée en page 101 du dossier de concertation).

Exemples d'avis illustrant ce thème :

« Habitant Marieulles, nous sommes confrontés quotidiennement (jour et nuit) à des nuisances sonores liées au trafic plus que dense. Pour le bien être des habitants, il est urgent d'agir et d'installer des protections phoniques. »

« Est-ce que des murs anti-bruit sont bien prévus pour protéger Marieulles de ces nuisances sonores déjà très élevées ? »

« Je souhaite que les communes du secteur centre du projet soient concernées par les mesures de murs anti-bruit, au même titre que Champigneulles et Maxéville. » (Olivier JACQUIN, sénateur de Meurthe-et-Moselle)

A **Metz** plus spécifiquement, plusieurs demandes visant à **atténuer la coupure urbaine** représentée par l'A31 ont régulièrement émergé.

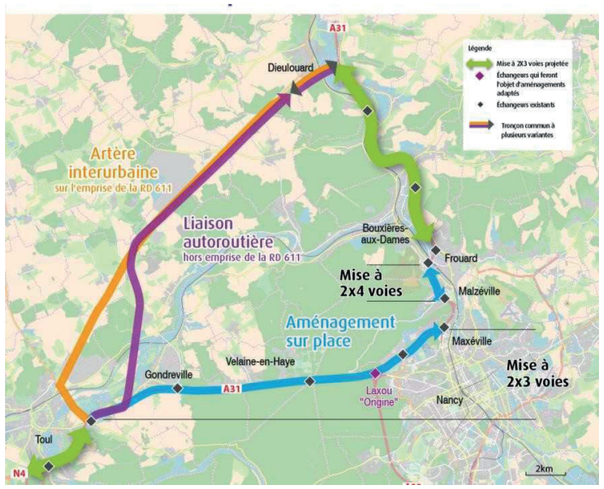
Exemples d'avis illustrant ce thème :

« Quels aménagements sont prévus sur l'A31 en traversée de Metz, qui étouffe déjà sous un nuage de pollution, subit le bruit et coupe la ville en 2 en créant une friche urbaine ? »

« L'infrastructure qui traverse Metz continuera d'exister mais doit être rendue moins violente pour les êtres humains vivant à proximité immédiate, grâce à la régulation de la vitesse ou à des protections phoniques. » (Dominique GROS, maire de Metz)

« Si la déviation du trafic sur la rocade est (RN431 et A4) n'a pas été retenue, il n'est pas envisageable pour autant de laisser les choses en l'état comme le prévoit le dossier. Cet aménagement de l'A31 est une opportunité de réparer la coupure urbaine que l'autoroute représente à Metz et d'installer des murs anti-bruit pour les riverains. (Florent GOLIN, président de l'AGIRR[2]).

Les variantes sur le secteur sud



Les 3 variantes du secteur sud

2 Association pour l'aménagement et la gestion des infrastructures dans le respect des ressources

Atteintes à l'environnement et doutes sur son efficacité pour dévier une partie du trafic de transit du Grand Nancy, la liaison autoroutière Toul-Dieulouard reste toujours en débat

A l'instar de F4 dans le secteur nord, la liaison autoroutière Toul-Dieulouard, présentée comme scénario de base lors du débat public de 2015, a suscité l'opposition d'une partie du secteur sud, menant à l'étude d'alternatives lors de cette nouvelle phase de concertation. Si un grand nombre de participants rejettent toujours cette option (voir plus bas), d'autres voix se sont élevées en faveur du barreau autoroutier pour **dévier la circulation de l'agglomération nancéienne** de façon plus efficace que l'aménagement de la RD611.

Exemples d'avis illustrant ce thème :

« Pas de 2x4 voies mais plutôt le tracé Toul-Dieulouard qui pourra par la suite passer en 2x3 voies un jour si besoin. »

« Il est impératif de relier directement Dieulouard à Toul pour éviter de saturer le nord de Nancy. »

« Il serait plus sensé de faire transiter le trafic autoroutier Paris-Luxembourg en l'éloignant des habitations. Je suis pour la création d'une liaison autoroutière parallèle à la RD611. »

« Je suis favorable à la liaison autoroutière Toul-Dieulouard, même avec un péage, qui ne sera pas prohibitif pour les véhicules légers et les voitures particulières. Il est évident que cette liaison détournera une partie du trafic de transit nord-sud et soulagera de fait l'agglomération nancéienne. »

« Cette liaison plus directe permettrait un gain de temps non négligeable. Les usagers en transit seraient à même de mieux « accepter » de payer un péage au concessionnaire. […] Et enfin, cette liaison autoroutière concédée évite le franchissement de 7 giratoires prévus dans l'aménagement de la RD611 en 2x2 voies. »

Certains **élus, commerçants et acteurs économiques** du secteur sud ont également soulevé l'importance qu'ils accordaient à cette liaison neuve pour le **développement de leurs activités** (en opposition avec l'option de l'aménagement sur place).

Exemples d'avis illustrant ce thème :

« Nous privilégions la liaison Toul-Dieulouard, solution qui permettra de décongestionner le secteur sud de l'A31, sans perte massive de flux et de clientèle potentielle et sans remettre en question les projets de nouvel échangeur d'accès à notre espace commercial. » (Contribution de l'association des commerçants de l'espace commercial grand air à Frouard)

« J'ai de sérieux doutes sur la possibilité d'un aménagement sur place à Champigneulles vu la durée des travaux, de leur impact sur le trafic et donc sur l'économie de la région. » (Paul ARKER, Vice-Président de la CCI de Meurthe-et-Moselle)

« De nombreux poids lourds, en constante augmentation, traversent Marbache : qu'ils soient en transit ou locaux. Si Dieulouard n'était plus une

impasse, le fonctionnement des entreprises serait facilité. » (Jean-Jacques MAXANT, maire de Marbache)
« *Les élus et les principaux acteurs économiques du territoire se positionnent pour un contournement ouest de l'aire nancéienne en prolongement de l'échangeur de Gye et la réalisation du barreau Toul-Dieulouard.* » (Contribution de la Communauté de Communes du Bassin de Pompey)

Dans le même objectif ainsi que pour limiter les impacts sur les riverains et l'environnement, les partisans de la liaison autoroutière ont **proposé différents emplacements pour l'échangeur** qui la connecterait à l'A31 actuelle au niveau de **Dieulouard**.

Exemples d'avis illustrant ce thème :
« *Je rappelle que les poids lourds sont indispensables à la vie quotidienne des habitants. Il ne faut pas que l'échangeur soit situé à Autreville : pourquoi ne pas le créer entre Blénod et Dieulouard, dans des zones inondées tous les hivers ?* »
« *Cet embranchement vers l'A31 délesterait le trafic local de nombreux poids lourds. Il permettrait aussi, sans engorger davantage la circulation dans Pont-à-Mousson, aux habitants de Blénod-lès-Pont-à-Mousson, de Dieulouard et des environs d'avoir plus facilement accès aux ZAC d'Atton et de Lesménils mais aussi aux deux grands bassins d'emplois à proximité que sont Nancy et Metz.* » (Contribution pour un embranchement autoroutier entre Blénod-lès-Pont-à-Mousson et Dieulouard)
« *Concernant le barreau Toul-Dieulouard et son insertion sur les communes de Dieulouard et d'Autreville-sur-Moselle, je propose de situer l'échangeur sur le tracé A et l'aboutissement sur le tracé B afin d'éloigner les habitations du sud de Dieulouard et les étangs d'Autreville.* » (Henry LEMOINE, président de la CC du bassin Pont-à-Mousson)

À l'opposé, de nombreux participants, principalement issus du Toulois ou de la zone qui serait traversée par l'infrastructure, ont exprimé leur opposition à la liaison autoroutière. La raison principale de ce refus tient aux importants **impacts fonciers et environnementaux** qu'un tel projet supposerait.

Exemples d'avis illustrant ce thème :
« *Habitant de la commune de Gondreville, et amoureux de ce petit coin mélangeant cours d'eau et espaces arborés, le tracé que vous proposez et nommé « liaison autoroutière hors emprise de la RD611 » aurait un impact effroyable sur la faune et la flore de ce petit coin de paradis représentant à merveille le Toulois.* »
« *Le barreau Toul-Dieulouard concerne directement la commune d'Autreville-sur-Moselle, au niveau du raccordement à l'A31, et en particulier les étangs,*

répertoriés comme « espace naturel sensible ». (Jean-Jacques BIC, maire d'Autreville)
« *Les deux variantes proposées entre Toul et Dieulouard ne sont pas acceptables dans la mesure où elles occasionneront une consommation foncière excessive d'espaces agricoles et forestiers, extrêmement préjudiciable pour l'économie agricole du territoire.* » (Contribution des organisations professionnelles agricoles de Meurthe-et-Moselle)
« *Les deux variantes, « liaison autoroutière » et « liaison artère interurbaine » ont de lourdes conséquences sur un territoire reconnu pour la richesse de son patrimoine naturel et la qualité de ses paysages.* » (Contribution du Parc naturel régional de Lorraine)
« *Le sol joue pour un quart de la résilience climatique : les solutions consommant des terres naturelles ou agricoles doivent être exclues quand une autre solution est possible.* » (Dominique POTIER, député de la 5ème circonscription de Meurthe-et-Moselle)
« *Le barreau Toul-Dieulouard n'a pas sa place dans le projet A 31 bis, il stériliserait des centaines d'hectares de terres agricoles, bétonnerait la campagne et ne réduirait même pas significativement le trafic à terme. Et il serait beaucoup trop coûteux* » (Contribution de l'ATPCV[3])

Réunion thématique, Toul, le 8 décembre 2018

À l'image du secteur nord, les participants **critiquent également l'instauration d'un péage** qui impacterait les usagers, remettrait en question la capacité d'un tel ouvrage de capter les flux de

3 Association touloise pour la protection du cadre de vie

poids lourds sur l'A31 et présenterait le risque de conduire à une subvention d'équilibre en cas de déficit.

Sur ce sujet, le maître d'ouvrage a expliqué que les usagers n'auront pas intérêt à faire un détour par Nancy rallongeant le parcours de 12 km. Les enquêtes menées sur le triangle Toul-Nancy-Dieulouard montrent que la liaison Toul-Dieulouard permettrait de réduire de 4 000 à 6 000 le nombre de poids lourds dans Nancy, soit de 30% à 45% du trafic poids lourds total.

Exemples d'avis illustrant ce thème :

« Ne pas concéder des tronçons neufs qui seraient déficitaires, donc privatisés, avec 2 impacts financiers négatifs sur les citoyens : le péage et une subvention d'équilibre par nos impôts. »
« Non seulement les usagers locaux devront payer le péage, mais ils devront aussi payer la subvention d'équilibre par leurs impôts. »
« Le simple fait que l'A4 soit payante a pour conséquence principale de rediriger l'essentiel du trafic Est-Ouest, notamment les camions, par la RN4 : pourquoi ces camions paieraient alors qu'ils peuvent emprunter une route gratuite ? Qui n'a remarqué ce ballet incessant sur la RN4 ? »

À cette critique sur l'**absence de viabilité économique** du projet s'ajoute celle de l'absence de mise aux nouvelles normes de l'A31 actuelle en cas de réalisation de la liaison Toul Dieulouard.

Exemples d'avis illustrant ce thème :

« En cas de réalisation du barreau Toul-Dieulouard, aucun aménagement n'est prévu en dehors des mises aux normes acoustiques à Maxéville et Champigneulles. Les deux autres éléments qui invalident ce barreau sont la consommation de surface foncière et son absence de viabilité économique qui demanderait le recours à une subvention d'équilibre. » (Olivier JACQUIN, sénateur de Meurthe-et-Moselle)
« Le barreau neuf ne délestera pas l'autoroute actuelle en raison de la mise en œuvre du péage et ce choix risque de compromettre la construction de protections sur l'autoroute actuelle. » (Luc FERRETI, président de l'ATPCV)

Autre mise en cause de l'efficacité de l'infrastructure : **l'absence, supposée, de prise en compte des flux en provenance de l'A33** dans les études préalables a régulièrement été citée comme élément invalidant l'option du barreau autoroutier.

L'État indique que le trafic de l'A33 est compris dans le périmètre des études de trafic du projet de l'A31bismais rappelle qu'il a un devoir de réalisme en traitant les infrastructures les unes après les autres tout en prenant en compte leur interconnexion comme c'est la cas avec la requalification de l'échangeur « Origine » à Laxou.

Exemples d'avis illustrant ce thème :

« En cas de nouvelle liaison Gye-Autreville (barreau ou artère interurbaine), celle-ci ne pourrait solutionner ni l'engorgement des entrées dans Nancy ni l'encombrement de l'A33. Car le trafic Nord-Sud estimé, même supposé passer en grande partie par cette liaison, ne représenterait au mieux que 20% du flux total empruntant l'A31 de façon régulière. »
« Une partie seulement du trafic Nord Sud va de Gye à Metz via l'A31, car une autre partie emprunte l'A33 : cette partie ne prendra donc jamais le barreau ! »
« L'État doit demander à la DREAL de reprendre les études sur le secteur Sud pour tenir compte de l'A33 et de ses développements futurs, ainsi que des entrées des véhicules dans Nancy. »
« Le barreau Toul-Dieulouard ne prend pas en compte le trafic qui vient d'Épinal et de Strasbourg. » (Christophe CHOSEROT, maire de Maxéville)

L'aménagement sur place, une alternative confrontée au risque d'augmentation des nuisances pour les riverains

L'option de l'aménagement sur place est souvent présentée comme la solution alternative possible en opposition au **barreau Toul-Dieulouard** sur le secteur sud. L'un des principaux arguments des promoteurs de cette solution d'aménagement sur place (majoritairement des opposants à la liaison autoroutière) repose sur la possibilité de limiter la consommation foncière qui serait bien plus importante entre Toul et Dieulouard.

Exemples d'avis illustrant ce thème :

« Cela éviterait de massacrer les milieux naturels remarquables, les terrains agricoles de bonne valeur culturale et les paysages du Parc Naturel Régional de Lorraine. Un autre avantage serait de réduire les dépenses qui creusent le déficit déjà abyssal de notre pays. »
« Quelle prise de conscience environnementale, quels changements sur nos modes de transport peut-on espérer si on redéploie de nouvelles autoroutes… J'exprime donc mon soutien à la seule solution raisonnable, un scénario d'élargissement de l'A31. »
« L'aménagement sur place de l'A31 bis en 2x3 voies entre Fey, Laxou et Toul permet de limiter au maximum l'impact sur les activités agricoles et forestières et doit donc être privilégié sans négliger les conséquences sur les populations traversées. » (Contribution des organisations professionnelles agricoles de Meurthe-et-Moselle)

La **mise aux normes de l'infrastructure et la création de protections** (principalement acoustiques) pour les riverains justifient également cette option aux yeux de certains participants. **Dans un premier temps, le scénario initial de mise à 2x4 voies a été perçu comme un scénario positif** (et à moindre coût) pour les riverains de l'A31 actuelle.

Exemples d'avis illustrant ce thème :

« Dans le cas de l'aménagement de l'A31 sur place, le maître d'ouvrage n'aura pas d'autre choix que de procéder à une complète remise aux normes, et pas seulement pour les 2 seuls murs anti-bruit promis actuellement. Toutes les sections et toutes les agglomérations devront être concernées. Et dans le cadre de l'aménagement de l'A31 sur place, ceci coûtera moins cher que de le faire au cas par cas sur les ouvrages existants. »
« Ce choix serait vertueux sur le plan environnemental, dans la mesure où il éviterait d'artificialiser 150 hectares de terres agricoles entre Toul et Dieulouard, il permettrait la mise aux normes environnementales de la traversée actuelle de la forêt de Haye via l'A31 et il devrait répondre aux demandes légitimes émises par les riverains des communes particulièrement impactées, afin d'atténuer les nuisances sonores. (Contribution de la Communauté de communes Terres Touloises)

Suite à la mobilisation des communes de Champigneulles et Maxéville contre la mise à 2x4 voies de l'A31, les participants favorables à l'aménagement sur place ont **conditionné sa création à la mise en place de protections efficaces pour les riverains et à l'absence d'élargissement à 4 voies de la section au niveau de Champigneulles.**

Sur ce sujet, le maître d'ouvrage a précisé que les études actuelles indiquent que le maintien à 2x3 voies au niveau de Champigneulles, dans le cas de la variante d'aménagement sur place, créerait un goulot d'étranglement important remettant ainsi en cause le reste du projet sur le secteur Sud.

Exemples d'avis illustrant ce thème :
« Le syndicat mixte du Parc soutient la mise en œuvre de la variante « aménagement sur place de l'A31 » en intégrant dans le projet les mesures nécessaires de réduction des nuisances à l'égard des populations riveraines concernées et d'amélioration des normes environnementales de l'actuelle infrastructure. » (Contribution du Parc naturel régional de Lorraine)
« Seule la solution d'aménagent sur place, qui exclurait la mise à 2x4 voies, et qui intègrerait des améliorations techniques et environnementales paraît acceptable. » (Dominique POTIER, député de la 5ème circonscription de Meurthe-et-Moselle)
« Nous (ATPCV) défendons la solution d'un aménagement sur place de l'A31 en 2X3 voies, solution qui avait émergé lors du débat public, tout en considérant que ce scénario doit s'accompagner d'une remise à niveau environnementale de l'A31 (bassins de rétention, murs anti-bruit). »

Réunion thématique à Nancy, le 6 décembre

Autre témoignage de cette préoccupation, la **déclaration commune de plusieurs élus de Meurthe-et-Moselle** favorables à l'aménagement sur place insiste sur la nécessité de mettre aux normes l'infrastructure existante afin de protéger les riverains. **L'urgence** de la réalisation du projet représente d'ailleurs selon ces élus **un argument supplémentaire en faveur de l'aménagement sur place** : ce dernier pouvant être réalisé en priorité afin de répondre à l'augmentation des flux et aux nuisances subies par les riverains **avant de s'interroger dans un deuxième temps sur la pertinence d'un barreau autoroutier** entre Toul et Dieulouard. Cet aménagement répondrait par ailleurs à la demande de collectivités d'inscrire le projet dans une démarche multipartenariale *via* la mise en place de lignes de bus rapides sur l'A31 entre Toul et Nancy par exemple.

Sur ce sujet, le maître d'ouvrage a confirmé que les études sur l'installation de murs anti-bruit ont bien été lancées indépendamment des résultats de la concertation, pour que le planning initial du projet ne soit pas impacté s'il est décidé de ne pas réaliser l'aménagement sur place.

Exemples d'avis illustrant ce thème :

« Il est souhaitable de proposer la mise en place d'un calendrier permettant dans un premier temps les investissements indispensables, notamment les augmentations de capacité à 2x3 ou 2x4 voies de l'A31, la poursuite de la protection contre les nuisances et la reprise des échangeurs métropolitains, et de prévoir dans un second temps les besoins réels d'aménagement routier entre Toul et Dieulouard. » (Déclaration commune des élus de Meurthe-et-Moselle)

« La CC Terres Touloises a également proposé que soient réalisées des voies dédiées pour les bus sur l'A31. Or, cette utilisation des transports en commun ne pourra pas voir le jour en cas de liaison autoroutière Toul-Dieulouard. De ce point de vue, l'ASP parait plus intéressant. » (Emmanuel Payeur, maire de Chaudeney-sur-Moselle)

La **mise à 2x4 voies** représente en effet pour la majorité des riverains de l'A31 actuelle une **amplification des nuisances sonores et de la pollution**, notamment à Champigneulles et Maxéville, communes déjà durement affectées par l'autoroute. Cette amplification a donc été perçue comme un risque important pour nombre de participants.

La maîtrise d'ouvrage précise que le tronçon à 2x4 voies au droit de Champigneulles correspond au secteur qui supporte le plus fort trafic local. En cas d'élargissement à quatre voies, une reconfiguration complète du site sera obligatoire, impliquant des acquisitions foncières, pour disposer de la place nécessaire à l'implantation de murs anti-bruit, là ou la configuration actuelle ne permet pas leur implantation.

Exemples d'avis illustrant ce thème :

« Il s'agit bien là d'un problème de santé publique et je suis persuadée que de nombreuses plaintes seraient déposées contre l'Etat pour mise en danger de la vie d'autrui avec une telle réalisation. »

« À Champigneulles les chiffres sur la pollution et sur le bruit sont plus préoccupants que ceux qui ont été présentés pour le bassin de Nancy. Je demande aux services de l'Etat d'entendre la détresse des habitants du bassin de Pompey en cas de passage à quatre voies. » (Jean-François HUSSON, sénateur de Meurthe-et-Moselle)

L'opposition de Champigneulles et Maxéville à l'aménagement sur place a été **accrue du fait du choix qui doit être fait entre une mise aux normes complète de l'A31** impliquant une augmentation des voies (et donc une augmentation des nuisances selon ces participants) **et un mur anti-bruit difficile à réaliser et non garanti** en l'état de la configuration actuelle de l'autoroute.

Les services de l'État rappellent que la réglementation prévoit qu'une autoroute doit respecter les normes en vigueur en matière de protection contre les nuisances sonores lors de sa construction et de son éventuel réaménagement ultérieur.

Exemples d'avis illustrant ce thème :

« Comment les habitants de Champigneulles pourront-ils accepter cette absence de mise aux normes, alors que l'A31, qui sera mise à 2×3 voies à partir de Bouxières-aux-Dames en direction de Metz, permettra aux Bouxiérois, à 2 kms de là, de bénéficier d'une remise aux normes environnementales de 2019 ? Et cette remise aux normes environnementales de 2019 ne serait pas possible pour les Champigneullais qui subissent déjà une 2×3 voies ? »

« C'est inacceptable de conditionner la mise aux normes de l'A31 à son élargissement en 2x4 voies. Il faut couvrir l'autoroute à son passage à Champigneulles. »

« A une population qui attend la construction d'un mur anti-bruit depuis maintenant des décennies, après des revirements successifs, il est aujourd'hui répondu non seulement qu'un tel mur ne peut se faire en l'état mais qu'existe la possibilité d'élargir l'autoroute, source de bien des maux pour notre population. »

En parallèle des nuisances, les élus et acteurs économiques ont pointé que l'aménagement sur place engendrerait des **impacts sur l'économie du secteur du fait de la congestion sur une durée longue de travaux** et de manière plus particulière d'un impact sur la zone commercial de Frouard.

Exemples d'avis illustrant ce thème :

« Il n'est pas acceptable pour le Bassin de Pompey et ses habitants de supporter une augmentation des nuisances liées au bruit, à la pollution et les risques induits sur la santé qu'engendrerait l'aménagement sur place de l'A31 ainsi que la remise en cause des grandes opérations urbaines et économiques du territoire. » (Contribution de la Communauté de Communes du Bassin de Pompey)

« Cet aménagement engendrerait une durée de travaux beaucoup trop longue (10 ans) avec des implications évidentes et importantes sur nos activités commerciales. » (Contribution de l'association des commerçants de l'espace commercial grand air à Frouard)

En dehors de ces inquiétudes pour le secteur proche, certains participants ont également souligné que l'aménagement sur place **ne répondrait pas suffisamment aux besoins de déplacement** dans le sillon lorrain, pour un **coût trop important**.

Exemples d'avis illustrant ce thème :

« Il n'y a aucun intérêt d'élargir l'actuelle A31 dans le secteur sud car cela augmentera encore les goulots d'étranglement qui existent déjà et qui génèrent d'énormes bouchons et de multiples accidents au quotidien. »

« Même si l'aménagement sur place de l'A31 montre que la réserve de capacité de l'autoroute sera suffisante en 2030, il est évident que le trafic subira tout de même des ralentissements inhérents au trafic local entrant et sortant à l'un des 10 échangeurs autoroutiers. »

« J'ai des doutes sur les coûts présentés pour l'aménagement sur place dans l'analyse multicritère, les coûts me semblent sous-estimés. » (Jean-Pierre HUET, maire de Liverdun)

L'artère interurbaine, peu citée et souvent associée à la liaison autoroutière

Les expressions sur le barreau Toul-Dieulouard opèrent **rarement de distinctions entre la liaison autoroutière sous concession et le réaménagement de la RD611** dénommé « artère interurbaine ». Cette dernière a donc moins été citée spécifiquement lors de la concertation hormis par certains acteurs qui ont souhaité montrer sa différence avec une liaison autoroutière neuve (absence de péage) et l'aménagement sur place (attraction des véhicules empruntant l'A31), principalement dans l'optique de la défendre.

Exemples d'avis illustrant ce thème :

« La DREAL prétend dans son dossier que l'emprise foncière de cette solution sera la même que dans le cas du barreau autoroutier. Cette estimation est erronée car la transformation de la D611 pourra avantageusement se faire sur une partie du tracé existant dans ses tronçons les plus longs, donc en prenant au mieux moitié moins que le barreau, et pourra en particulier prendre sa deuxième voie sur la zone de la centrale solaire (ex base de Toul-Rosières). »

« Cette solution présenterait l'avantage d'éviter le détour, via Nancy, d'un nombre très important de camions, en simple transit vers le sud. »

« Je suggère d'aménager la RD611 en 3 voies (2 voies + 1 voie centrale pour doubler) afin de traiter le trafic de camions lié aux activités économiques, en finançant ces travaux par une taxe pesant sur le grand transit, dans le cadre d'une expérimentation régionale. » (Jean-Pierre COUTEAU, maire de Villey-Saint-Etienne)

« L'alternative est de construire un barreau non concédé entre Toul et Dieulouard. Celui-ci permettrait aux usagers de la RN4 et de l'A31 de rallier plus rapidement le nord. Une partie du trafic du grand Nancy serait absorbée par cet aménagement. Ce barreau ne doit pas être concédé à une société d'autoroute, puisqu'un péage dissuaderait les camions de l'emprunter. »

De l'autre côté, la plupart des opposants au barreau Toul-Dieulouard ne précisent pas que leurs arguments valent également pour l'artère interurbaine, seul le **Parc naturel régional de Lorraine** présente des arguments spécifiques dans sa contribution écrite :

« Dans le Plan Parc, la RD 611 constitue d'ores et déjà une zone de conflits pour le déplacement des espèces en particulier celles inféodées à la sous-trame forestière avec un trafic moyen de 6000 véhicules par jour. Selon les études, au-dessus de 10 000 véhicules par jour, la route devient infranchissable. »

« La fonction de desserte de l'artère interurbaine peut également susciter le développement d'une urbanisation notamment de zones d'habitations à proximité des échangeurs dans les communes traversées. Cette dynamique conduirait par effet induit à une augmentation accrue de la consommation foncière des espaces agricoles et naturels. »

Les effets sur l'environnement et le cadre de vie

De nombreuses préoccupations concernant le cadre de vie et la santé des riverains

Le bruit, sujet récurrent et particulièrement sensible à Champigneulles et Maxéville

S'il a beaucoup été question des nuisances que subiraient Champigneulles et Maxéville en cas d'aménagement sur place (voir plus haut), la problématique du bruit et de son traitement par la maîtrise d'ouvrage a été évoquée à maintes reprises pour témoigner de la **forte attente des populations, à Champigneulles mais aussi sur bien d'autres secteurs**, vis-à-vis de dispositifs de protection.

Sur ce sujet, le maître d'ouvrage a rappelé que tout projet de nouvelle infrastructure doit respecter les normes environnementales en vigueur au moment de sa construction, et notamment celles relatives à l'exposition au bruit. Chaque situation sera étudiée pour trouver la solution la plus adaptée.
Dans le cas spécifique du secteur nord, des simulations acoustiques, avec ou sans projet montrent qu'avec la couverture du passage en tranchée, le bruit est supprimé.

Exemples d'avis illustrant ce thème :

« Riverain de l'A31 à Champigneulles, nous voulons un mur anti-bruit et refus total d'une 2x4 voies, une idée complètement folle. Pensez à la santé des personnes âgées et des enfants. »

« En cas d'aménagement sur place, dans les zones denses telles que Maxéville / Champigneulles / Frouard/ Bouxières / Pompey / Custines / Marbache…, mais aussi tout au long du parcours (Chaudeney, Gondreville, Velaine…), des passages en zones couvertes sont demandées comme c'est le cas en région parisienne de plus en plus, et ce afin de limiter au mieux les nuisances et de

récupérer pour les communes des zones qui peuvent être affectées par exemple aux loisirs et aux espaces verts. »
« Afin de réparer les erreurs du passé, nous demandons également les mises aux normes environnementales de l'autoroute actuelle et les mises en place de protection phoniques et couverture des autoroutes en milieu urbain. (Contribution inter-associative)
« Si le barreau Toul-Dieulouard se faisait, pourriez-vous nous assurer que le mur anti-bruit sera efficace ? A quel décibel sera-t-il ? »
« Est-ce que des protections contre le bruit seront mises en place au niveau du viaduc de Chaudeney-sur-Moselle si ce tronçon passe à 2x3 voies. » (Emmanuel PAYEUR, maire de Chaudeney-sur-Moselle)
« Je recommande également de généraliser l'utilisation des enrobés antibruit, notamment celui utilisé sur la RN4 dans le sens Toul-Meuse à partir du Garage Berleux à Choloy. »
« Notre groupe de travail a pointé la mise en place de murs anti-bruit, y compris sur l'ancien tracé en traversée de Thionville, qui ne bénéficie de murs antibruit qu'au niveau de Beauregard. »

Au nord, cette crainte est un des arguments conduisant de nombreux participants à rejeter la variante F4, synonyme selon eux de nuisances irréparables pour Florange, malgré l'intégration dans le projet de mesures très importantes de protection contre le bruit. Sur le secteur centre, des protections semblables sont demandées en traversée de Metz et pour les communes concernées par son contournement (voir plus haut).

Le bruit est un enjeu majeur à Metz et à Nancy qui fait l'objet de plans départementaux de prévention du bruit identifiant les points noirs bruit où, dans un cadre distinct de celui du projet A31bis, des mesures pourront être mises en œuvre afin de limiter l'impact sur les riverains concernés.

Des inquiétudes fortes concernant la pollution atmosphérique et la santé

Fréquemment associés aux nuisances sonores, les impacts sur la santé des **émissions de polluants et de particules fines** induites par l'autoroute ont été cités à chaque rencontre de la concertation, les participants **attendant de l'État des mesures fortes en faveur de la santé publique**.

La maîtrise d'ouvrage rappelle que l'association agréée ATMO Grand Est a mesuré les émissions de particules fines produites par le trafic de l'A31 et mis en évidence que cette dernière ne représente globalement qu'une source de pollution de l'air minoritaire parmi d'autres (réseaux de transport départementaux, urbains, chauffage, industries…). Pour ce qui concerne les émissions liées aux transports, des normes de plus en plus strictes sur les véhicules permettront une diminution des nuisances dans les années à venir.

Exemples d'avis illustrant ce thème :
« Je subis les nuisances de l'A31 Bis depuis 1967. Je vous invite fortement à résoudre les problèmes du bruit et de pollution de l'air qui sont des vrais enjeux de santé publique ! »
« S'ajoute à ce problème de bruit, l'enjeu de la pollution de l'air, dont l'impact nuisible sur la santé n'est plus à démontrer. Gaz d'échappements et particules fines sont autant de dangers qui menacent la vie de nos concitoyens et que l'on entend accroitre davantage avec cette option d'aménagement sur place. » (Contribution de Bernard VERGANCE, maire de Champigneulles)
« Nous estimons que les questions de santé, notamment l'impact de la pollution atmosphérique, le bruit et le stress dus à la forte augmentation du trafic sur notre commune ne sont pas suffisamment prise en compte. »
« Utopie de passer à 2x4 voies en centre urbain. La santé des riverains est à mettre en avant. »
« Les habitants de Florange subissent déjà suffisamment la pollution de l'air. » (Nadine MENZIN, présidente de l'association Paix à Florange)
« La santé est au cœur des réflexions du Conseil régional, il est inenvisageable de laisser Maxéville et Champigneulles dans leur état actuel ou de procéder à un aménagement lourd sur place. » (Valérie DEBORD, vice-présidente du Conseil régional du Grand Est)

Certains acteurs ont à ce titre demandé à plusieurs reprises d'**intégrer les impacts sur la santé dans un bilan socio-économique de l'infrastructure à produire**, estimant ces impacts sont sous-évalués.

Dans le cadre de la poursuite du projet, une étude d'impact devra être réalisée, intégrant les potentiels effets du projet sur la santé humaine. L'impact sur les riverains et l'environnement a été pris en compte sans pouvoir réaliser un diagnostic sanitaire complet à ce stade. Des critères sur la qualité de l'air et les nuisances sonores ont bien été pris en compte malgré l'absence à ce stade de monétarisation de ces externalités.

Exemples d'avis illustrant ce thème :
« Le coût final, comprenant les « dégâts collatéraux » en termes de santé publique et de dérèglement climatique (qui ne sont jamais dans les études d'impacts…) est exorbitant. Les nouvelles autoroutes sont une aberration économique. »
« Chaque année, 48 000 morts prématurés résultent de la pollution de l'air en France, cela impose de mener des études plus précises sur l'impact de l'autoroute au sein du sillon lorrain afin de connaitre le coût complet de cette infrastructure pour la collectivité. » (Patrick BRETENOUX, vice-président de l'ATPCV)

La volonté d'effacer les ruptures urbaines causées par l'autoroute

Abordé principalement sur les secteurs nord (variante F4) et centre (traversée de Metz), la rupture urbaine que représente l'A31 dans certaines communes a mobilisé quelques participants qui souhaitent faire de ce projet une **opportunité pour la résorber ou éviter qu'elle n'advienne** dans les cas florangeois et champigneullais.

Exemples d'avis illustrant ce thème :

« Le collectif s'opposera à la mise à 2x4 voies sur Champigneulles, compte tenu de la situation actuelle qui est déjà très dégradée : coupure urbaine, bruit, pollution de l'air. » (Thierry CLAUDE, représentant du collectif pour le mur anti-bruit de la ville de Champigneulles)

« Je comprends très bien la difficulté vécue par les riverains de Champigneulles. À Metz, l'A31 coupe également la ville en deux, ne permettant pas à certains quartiers une pleine intégration à la métropole. » (Gabriel HUMBERT, président d'AGIRR-FNAUT Lorraine)

« La seule éventualité que je souhaite éviter à tout prix reste que Florange soit coupée en deux. » (Rémy DICK, maire de Florange)

La protection du patrimoine, élément du débat sur le secteur nord

La protection du cadre de vie s'est également étendue aux questions de patrimoine, majoritairement incarnées par le **château de Bétange** sur le secteur nord à proximité de Florange. Le périmètre de protection de 500m du château, inscrit à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques, serait en effet concerné quelle que soit la variante retenue. Le tracé F4 affecterait aussi spécifiquement l'allée des marronniers. Certains participants, en particulier les représentants de cet ensemble architectural, ont demandé de respecter ce périmètre, également concerné par des questions de **biodiversité**.

Sur ce sujet, le maître d'ouvrage a confirmé que le château de Bétange a bien été identifié parmi les enjeux du secteur, tous ces enjeux étant représentés dans le dossier de concertation. En outre, l'Architecte des Bâtiments de France a été rencontré. Sur le même secteur, il faut prendre en compte l'enjeu des zones d'habitat de Terville : il sera nécessaire de préserver ces deux enjeux et de porter une attention forte à la fois sur le patrimoine et les riverains.

Exemples d'avis illustrant ce thème :

« Respecter absolument le château et parc de Bétange. »

« L'allée des marronniers, attenante au château de Bétange, ne doit-elle pas être protégée ? »

« Cette partie de la Moselle accueille peu de monuments. Le château a également une fonction de réserve pour une espèce protégée de chauve-souris et pour une trentaine d'espèces d'oiseaux identifiées par la Ligue de protection des oiseaux qui a voté une motion en conseil d'administration pour la préservation de ce domaine. Je demande que le périmètre de protection soit respecté et que le tunnel réalisé pour F4 soit suffisant long, si ce tracé est retenu, afin d'éviter l'abattage de 40 marronniers composant l'allée d'entrée. »

Toutefois, les habitants de la **commune de Terville**, située de l'autre côté de la future A31, ont rappelé que le respect du périmètre du château ne devait pas s'effectuer à leur détriment.

Exemple d'avis illustrant ce thème :

« Les habitants de Terville sont tout aussi concernés par les variantes que le château de Bétange. »

L'environnement et les changements climatiques, toiles de fond du débat et sujets de tensions spécifiques au sud

La défense de l'environnement naturel, des espaces agricoles ou forestiers et de la biodiversité est souvent citée comme le **principal argument des opposants au projet A31 bis**, du fait de sa nature autoroutière (voir « alternatives au projet »).

Exemples d'avis illustrant ce thème :

« A l'heure où l'on nous rebat les oreilles sur la situation alarmante du réchauffement climatique, où l'on augmente les taxes sur les hydrocarbures, où l'on culpabiliserait presque les automobilistes qui vont travailler, il serait temps de vider les routes et autoroutes de tous les camions qui ne font que traverser nos territoires. »

« Quelles que soient les mesures très compensatoires qui seront mises en place, elles ne compenseront jamais la destruction de notre environnement naturel ! »

« Le réchauffement climatique et son cortège de catastrophes (sécheresse, incendies, inondations, recul de la biodiversité) incite à réfléchir à d'autres modes de développement plus précautionneux de la planète et de l'être humain. »

« A une époque où nous parlons de plus en plus d'écologie, j'aimerais comprendre où est l'écologie dans ce projet. »

« Quelles que soient ses motivations, un nouveau projet de transport ne doit avoir aucun effet négatif sur l'environnement : nature et biodiversité, pollution, réchauffement climatique. Au contraire, et ça doit être le premier objectif. Non négociable. »

Néanmoins, la référence à l'environnement n'a pas été utilisée qu'à l'encontre du projet général mais constitue une **variable importante** selon certains participants **dans le choix entre différentes options**, notamment au sud où cet argument **dessert le barreau Toul-Dieulouard** vis-à-vis de l'aménagement sur place.

La consommation d'espaces naturels et le classement de la forêt ont été pris en compte dans l'évaluation multicritère des variantes, notamment pour le barreau autoroutier.
Tout au long du projet, le maitre d'ouvrage s'attache à appliquer une démarche éviter-réduire-compenser (ERC) pour limiter les impacts sur les espaces naturels et sur les espèces protégées.

Exemples d'avis illustrant ce thème :

« Je voulais par la présente exprimer mon opposition au scénario visant à créer une liaison autoroutière sur le tronçon Dieulouard-Toul. Le temps n'est plus à saigner les forêts… »

« L'analyse multicritère des variantes présentée dans les documents de concertation, ne montre pas suffisamment les impacts environnementaux liés à la consommation de terres et à la traversée d'une forêt classée qu'engendreraient une nouvelle liaison autoroutière au sud. » (Jean-Pierre COUTEAU, maire de Villey-Saint-Etienne)

« Je m'oppose formellement à ce projet de barreau qui serait très coûteux, supprimerait des espaces naturels et de biodiversité. »

« L'une comme l'autre, ces variantes auront un impact maximal sur la fragmentation du territoire et de ses milieux en formant un triangle d'infrastructures routières gros gabarit entre Dieulouard, Toul et Nancy dont les effets sur la biodiversité risquent d'être irréversibles. » (Contribution du Parc naturel régional de Lorraine)

En outre, les participants plus favorables au projet ont également posé des **questions sur la remise aux normes environnementales** de l'A31 (souvent associée aux dispositifs antibruit), intégrant les continuités écologiques, l'assainissement et les puits de captage d'eau douce.

Sur ce sujet, le maître d'ouvrage a présenté des exemples d'aménagement pour le traitement des eaux pluviales, pour le rétablissement des continuités écologiques, la protection des usagers et les protections phoniques.

Exemples d'avis illustrant ce thème :

« Le groupe a identifié des secteurs sensibles comme les gravières de Richemont qui ne bénéficient d'aucune protection à ce jour, et notamment la nappe alluviale qui affleure. Nous nous sommes donc posé la question des aménagements prévus pour le traitement des eaux de ruissellement de l'autoroute. »

« Nous (ATPCV) défendons la solution d'un aménagement sur place de l'A31 en 2X3 voies, solution qui avait émergé lors du débat public, tout en considérant que ce scénario doit s'accompagner d'une remise à niveau environnementale de l'A31 (bassins de rétention, murs anti-bruit). »

« Une ancienne Zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) se situe à côté de l'Europort. Qu'allez-vous faire concernant les continuités écologiques et les passages entre les zones boisées ? »

« Il faut mettre cet équipement aux normes environnementales qui a vieilli depuis 50 ans, notamment des entrées/sorties aux normes, des murs anti-bruit et des passages pour la faune… »

« Les protections phoniques translucides sont néfastes pour les oiseaux qui les percutent.

5. Les enseignements de la concertation

En s'appuyant sur les éléments précédemment décrits, sur le rapport d'évaluation établi par le garant de la concertation (joint en annexe) et sur les retours de la concertation, l'Etat, maître d'ouvrage, retire les principaux enseignements suivants de la concertation qui permettent d'orienter la suite de l'opération.

5.1. Une concertation riche et de qualité confirmant l'opportunité du projet

La concertation sur le projet A31 bis a donné lieu à une forte mobilisation du public, des élus et des acteurs du territoire. Elle a permis à l'Etat d'enrichir la réflexion tout en confirmant largement l'opportunité du projet comme avait pu le faire le débat public de 2015 : le projet est très attendu tant par la plupart des acteurs des territoires que par les usagers concernés.

Au-delà de confirmer l'opportunité du projet, la concertation a permis au maître d'ouvrage de recueillir de nombreuses questions, observations, commentaires qui permettront d'orienter au mieux la poursuite des études dans la perspective d'une enquête publique. Des acteurs qui ne s'étaient pas manifestés jusqu'à présent (riverains de l'A31 existante au droit de Champigneulles et Maxéville, usagers de l'A31 au nord de Thionville qui empruntent l'A31 sans travailler au Luxembourg, élus de communes touchées par le tracé…) ont permis au maître d'ouvrage d'élargir le champ des réponses à apporter dans le cadre de l'opération.

5.2. Un secteur Nord à poursuivre de façon prioritaire

Un secteur crucial à traiter

De manière quasi unanime, les avis convergent sur l'enjeu d'apporter des solutions aux problématiques actuelles de saturation des infrastructures de transport aux heures de pointes entre la France et le Luxembourg, que ce soit l'A31 mais également les routes secondaires ainsi que le service actuel de cars et du TER.

Au-delà de la situation actuelle, les perspectives de développement à moyen terme du nombre de travailleurs frontaliers rendent cette problématique d'autant plus cruciale à traiter.

Nécessitant une réponse globale et multimodale

De nombreux avis se sont exprimés en faveur d'une solution globale et multimodale en réponse à cette problématique. L'État est en effet convaincu de la nécessité de poursuivre une stratégie multimodale sur ce secteur, car un seul mode de transport ne pourra à lui seul résorber la situation actuelle et future. Un programme ambitieux de renforcement de la capacité ferroviaire de cet axe a ainsi été initié en 2018 entre l'État, la Région Grand Est et le Grand Duché de Luxembourg avec l'objectif de multiplier par 2,5 la capacité de la ligne aux heures de pointe d'ici 2030. Ce projet de renforcement, bien que très ambitieux (potentiellement de l'ordre de 600M€ hors matériel roulant), sera insuffisant pour absorber les flux prévisionnels, **le projet A31bis constitue donc, sur ce secteur une partie significative de la réponse globale qui doit être apportée**.

De nombreux avis se sont exprimés en faveur de mobilités plus durables et d'un meilleur usage des infrastructures. Le projet A31bis devra donc permettre le développement des modes alternatifs à la voiture individuelle, à savoir les cars transfrontaliers et le covoiturage. Les études sur ce secteur seront donc poursuivies dans ce sens avec en particulier **l'étude d'une voie réservée sur bande d'arrêt d'urgence pour les transports collectifs, principalement les cars transfrontaliers, et l'étude des moyens de développement du covoiturage sur l'A31**.

Dès à présent et avant même la concrétisation du projet A31bis, **l'État continuera à inciter les porteurs de projets au développement de parkings relais car et covoiturage au niveau des échangeurs de l'A31 et à les accompagner dans ce cadre**.

Renforcer l'A31 de Richemont à la frontière

Le projet A31bis doit ainsi permettre sur ce secteur Nord d'**augmenter la capacité de l'A31 de Richemont à la frontière, incluant un élargissement sur place à 2x3 voies entre le nord de Thionville et la frontière et la construction d'une nouvelle section autoroutière en tracé neuf**, alternative à la traversée de Thionville par l'A31 actuelle, dont la concertation à permis de confirmer qu'elle ne pouvait être élargie sur place. La plateforme sera conçue pour permettre la mise en place, dès lors que le niveau de congestion le nécessiterait malgré l'élargissement, une voie réservée aux transports en commun en lieu et place de la BAU.

L'enjeu d'un **aménagement global de Richemont à la frontière**, permettant d'éviter des situations de congestion considérables en cas de fractionnement de l'opération, est retenu par le maître d'ouvrage.

Choisir une variante attractive pour le tracé neuf

De fortes préoccupations se sont fait jour lors de la concertation concernant le report potentiel sur le réseau secondaire et le souhait de limiter le montant du péage. Ceci conduit le maître d'ouvrage à **privilégier les variantes les plus attractives que sont F4 et F10**.

Les variantes F3 et F3 bis, qui ne sont pas ressorties comme présentant un intérêt important lors de la concertation, apparaissent également moins pertinentes sur les plans de l'environnement et

du coût total dans l'analyse multi-critères. Le maître d'ouvrage se propose donc de ne pas poursuivre les études concernant ces variantes.

La variante F4, qui permet d'améliorer sensiblement la desserte des vals de l'Orne et de la Fensch vers le Luxembourg, apparaît privilégiée, à l'issue de la concertation, par une majorité des acteurs du territoire. Une opposition de nombreux participants Florangeois sur la variante F4 a néanmoins bien été entendue. Celle-ci est légitime et s'explique notamment en partie par les craintes liées à l'historique du projet puisque l'État avait prévu, dans les années 70, la construction sur le même tracé que F4 d'une route express construite en surface étant donnée l'absence de zones bâties à cette époque sur la majeure partie du tracé. Le maître d'ouvrage a bien identifié cette crainte fondée de voir les riverains de Florange exposés à un niveau de nuisance élevé en cas de construction d'une route entièrement en surface. Pour cette raison le projet présenté à la concertation pour cette variante F4 prévoit bien un passage en souterrain sur un linéaire total de 1000m au niveau des zones urbanisées avec 100M€ affectés sur ce poste dans l'estimation financière de la variante.

Pour autant, la concertation a fait émerger de nombreuses demandes, formulées parfois sous la forme d'exigences ou d'un sentiment de frustration, pour que le maître d'ouvrage prenne davantage en compte les impacts sur les riverains et poursuive de façon approfondie les études liées au passage en souterrain de la variante F4, en visant une protection améliorée et prolongée au maximum.

L'État a ainsi bien pris note de la volonté exprimée par certains acteurs du territoire d'étudier la faisabilité d'un passage en souterrain allant au-delà de la longueur estimée à 1 km au total à ce stade.

Le maître d'ouvrage se propose de poursuivre les études de la variante F4 en portant une attention toute particulière aux dispositifs de protection des riverains. Il examinera à cet effet de manière approfondie les caractéristiques techniques (notamment la longueur totale) et financières envisageables du passage en souterrain, en accordant une attention particulière aux aspects hydrogéologiques et géotechniques liés à la réalisation de l'ouvrage et à son insertion urbaine.

Concernant la variante F10, que la concertation a parfois fait apparaître comme une variante « de substitution », les participants se sont intéressés à la poursuite des études des aménagements possibles en traversée de Thionville. Le moindre impact de la variante sur les riverains a bien été identifié, tout comme la situation particulière de la commune de Terville.

Le maître d'ouvrage se propose de poursuivre les études de la variante F10 en s'attachant à examiner les conséquences précises, en termes de trafic en heure creuse et en heure de pointe, sur la traversée de Thionville et sur les aménagements qui pourraient en découler.

Pour les deux fuseaux F4 et F10, l'État se propose de comparer de façon approfondie les deux variantes sur l'ensemble des enjeux, comme par exemple, en lien avec les acteurs du patrimoine et de l'environnement, le passage au droit du château de Bétange.

Afin de préserver la faisabilité de ces 2 fuseaux, les mesures d'urbanisme mises en place avant le lancement de la concertation (arrêtés de prise en considération permettant si besoin de différer les projets pouvant survenir sur ces tracés) seront donc maintenues sur les fuseaux F4 et F10. Elles seront en revanche abandonnées sur les fuseaux F3 et F3 bis.

Un dispositif spécifique de concertation sur ce secteur pourra être organisé le moment venu pour présenter l'étude des deux variantes étudiées et permettre le choix de la variante préférentielle qui sera présentée à l'enquête d'utilité publique ultérieure.

Poursuivre les études sur les modalités de mise à péage permettant d'en conforter son acceptabilité

Si la mise à péage est une condition nécessaire pour permettre de garantir la réalisation du projet A31bis sur le secteur Nord dans des délais maîtrisés, la concertation a permis de faire ressortir certaines problématiques liées au péage. L'État se propose donc de poursuivre l'étude des aspects suivants concernant le péage :

- le maintien d'un niveau de péage approprié pour garantir l'attractivité de l'autoroute et réduire la croissance des reports de trafic sur le réseau secondaire. Les gains générés par le projet en termes de niveaux de congestion sur l'autoroute actuelle, sur l'autoroute A30, sur les réseaux secondaires seront précisés ;
- la précision des modalités de tarification qui pourraient être retenues dans le cahier des charges de la future concession pour prendre en compte la situation des usagers locaux utilisant quotidiennement cette autoroute ;
- l'étude dans ce cadre de la modulation horaire possible des tarifs de péage.

5.3. Un élargissement sur le secteur Centre à concrétiser de manière progressive

Une mise à 2x3 voies souhaitée

La mise à 2x3 voies de la section entre Bouxières-aux-Dames et Augny/Fey soumise à la concertation a fait l'objet de peu d'expression de la part des participants, sa réalisation semblant en effet déjà acquise du fait que l'A31 actuelle avait été construite en prévoyant dès le départ ce possible élargissement.

Pour autant, il s'agira d'un chantier d'ampleur nécessitant des moyens publics importants et avec l'enjeu de limiter au maximum l'impact du chantier sur la circulation.

Le maître d'ouvrage se propose donc de poursuivre les études de la mise à 2x3 voies de l'A31 sur une quarantaine de km.

Une requalification environnementale bénéfique pour le territoire

Au-delà de l'élargissement technique de l'A31, la concertation a permis de relever une forte attention portée à la mise aux normes environnementales de l'infrastructure existante.

Le maître d'ouvrage entend accorder une attention particulière à ce sujet avec une vigilance particulière concernant la réduction des impacts de l'infrastructure sur les riverains, sur l'eau et sur la faune au niveau des sections qui seront élargies. Les études de mise à 2x3 voies seront poursuivies dans ce sens.

Des demandes ont également été formulées pour étudier cette requalification environnementale pour les secteurs déjà à 2x3 voies, en particulier en traversée de Metz.

Dans un cadre distinct de celui du projet A31bis, l'État est ainsi prêt à collaborer avec Metz Métropole pour initier une réflexion sur l'insertion de l'A31 existante en traversée de Metz, dans l'optique d'engager une opération de mise aux normes environnementales de l'A31 (protections phoniques dans le cadre du PPBE, mise à niveau de l'assainissement routier, restauration des continuités écologiques).

Des nœuds routiers à renforcer

Les échangeurs de Fey et Hauconcourt devraient à moyen terme présenter une saturation importante du fait de l'augmentation progressive des flux et pourraient ainsi impacter le bon écoulement du trafic sur l'A31. **L'étude du renforcement de ces échangeurs sera donc poursuivie dans l'objectif d'un renforcement effectif à l'horizon 2030.**

Une réflexion à initier sur les nouvelles mobilités et l'usage efficient de l'autoroute

La concertation a permis de confirmer le constat que l'A31 actuelle pourrait être utilisée de manière plus efficiente avec un possible développement du covoiturage voire un développement des transports en commun sur certaines sections. Les études et simulations de trafic qui seront réalisées pourront ainsi **analyser les moyens d'optimiser l'usage de l'autoroute, notamment aux heures de pointe, en étudiant les possibilités de développement du covoiturage et des transports en commun sur certaines sections**.

L'État prend en particulier note de la proposition de Metz Métropole d'une étude partenariale d'opportunité de développement du covoiturage et des transports en commun. Une telle démarche pourra découler du modèle de déplacement multimodal développé sur ce secteur dans le cadre d'un partenariat entre la collectivité et l'État.

5.4. Un élargissement en continuité avec le secteur Centre jusqu'à Bouxières-aux-Dames et une réflexion à poursuivre en termes de bassins de mobilité sur le secteur Sud

Une mise à 2x3 voies souhaitée sur la partie commune aux trois variantes proposées

La mise à 2x3 voies de la section entre Dieulouard et Bouxières-aux-Dames est apparue opportune, au même titre que l'élargissement sur le secteur centre, lors de la concertation.

Pour autant, il s'agira d'un chantier d'ampleur nécessitant des moyens publics importants, avec l'enjeu de limiter au maximum l'impact du chantier sur la circulation.

Le maître d'ouvrage se propose donc de poursuivre les études de la mise à 2x3 voies de l'A31 sur cette section, en étudiant tout particulièrement l'accès au port de Frouard et les impacts sur le trafic en approche de la métropole nancéenne.

Des propositions de renforcement de la capacité de l'A31 n'ayant pas fait consensus

Le débat public avait conclu en 2015 à l'opportunité de renforcer la capacité de l'A31 sur le secteur Sud. L'État, en tant que maître d'ouvrage du réseau routier national, a donc étudié les solutions possibles pour un tel renforcement de capacité, à savoir la réalisation d'une liaison Toul Dieulouard pour délester la traversée du Grand Nancy d'une partie du trafic de transit et en particulier des poids lourds, ou l'élargissement sur place des sections pour lesquelles les prévisions de trafic indiquent une saturation à l'heure de pointe d'ici 2030.

Le maître d'ouvrage prend acte des oppositions qui se sont exprimées lors de la concertation pour chacune de ces deux alternatives :

- La solution d'une liaison Toul Dieulouard ayant fait l'objet d'opposition d'une part de riverains principalement du Toulois et d'autre part de refus du principe même de construction d'une nouvelle autoroute interurbaine en raison des impacts associés en termes de consommation foncière et d'impacts environnementaux.
- La solution d'aménagement sur place par élargissement de l'autoroute existante pour laquelle, au niveau des zones urbanisées, une opposition forte a pu s'exprimer de la part des riverains déjà impactés par l'A31 actuelle, en particulier concernant la mise à 2x4 voies de la section au droit de Champigneulles.

Le maître d'ouvrage considère donc, à l'issue de la concertation, que la construction d'une liaison Toul-Dieulouard en tracé neuf, comme un aménagement sur place intégral sur l'ensemble de la section de l'A31 actuelle entre Toul et Dieulouard, ne peuvent s'inscrire dans une perspective de court terme.

Pour autant**, à l'instar de la très grande majorité des participants de la concertation, l'Etat ne peut se satisfaire d'une situation de statu-quo sur l'A31 entre Toul et Dieulouard**, qui conduirait à de fortes difficultés sur l'axe autoroutier, venant perturber non seulement le trafic de transit, mais également le fonctionnement même des flux de desserte et d'échanges au sein de la métropole du Grand Nancy et de sa ville centre.

La nécessité d'élargir la réflexion au-delà de la seule infrastructure autoroutière au bénéfice d'une solution globale de mobilité pour le territoire

La concertation a permis de partager le constat que la congestion aux heures de pointe est principalement due au trafic local et d'échange entre le Grand Nancy et sa périphérie. De nombreux participants ont exprimé le souhait que puissent être développées des alternatives à la voiture individuelle : développement de la solution ferroviaire, transports en commun, covoiturage. De telles alternatives, si elles sont suffisamment développées, en particulier pour les trajets domicile-travail aux heures de pointes, pourraient en effet permettre de réduire la saturation de l'A31 en traversée du Grand Nancy.

Elles impliquent un travail multimodal et partenarial avec les collectivités en charge de la mobilité et l'État en charge de l'infrastructure A31. Des dispositifs innovants tels que l'élargissement de la bande d'arrêt d'urgence pour permettre une circulation des bus voire la réservation de la troisième voie de l'A31 existante pour le covoiturage pourraient par exemple être mis en place si cela s'intègre dans une stratégie globale portée par le territoire.

L'État maître d'ouvrage de l'A31 se propose de mobiliser les collectivités locales intervenant sur le bassin de mobilité de Nancy, pour étudier avec elles, et dans le respect des prérogatives de chacune, ces alternatives. Le projet A31bis sur ce secteur pourra prendre alors en compte les gains qui seront obtenus sur les niveaux de trafic aux heures de pointe.

Une forte demande de requalification environnementale de l'infrastructure existante

La concertation a montré la forte sensibilité des riverains de l'A31 actuelle au regard des nuisances environnementales, plus particulièrement en termes de bruit généré par l'infrastructure. L'Etat a bien identifié cet enjeu, notamment sur les secteurs de Champigneulles et de Maxéville.

Le maître d'ouvrage se propose de poursuivre les études des écrans anti-bruit au droit des deux communes concernées en vue d'engager une opération de mise en place de protections phoniques (écrans acoustiques dans les sections les plus appropriés, protection de façades là où un écran acoustique ne peut être réalisé à un coût technico-économique acceptable, compte-tenu notamment des contraintes de topographie et de géotechnique).

5.5. Des enjeux d'optimisation de l'usage des différents modes de transports sur l'ensemble du sillon lorrain

Le sillon lorrain réunit les trois modes de transport que sont la route avec l'A31, le ferroviaire et le fluvial avec la liaison que constitue la Moselle vers les ports de la mer du Nord.

Néanmoins des participants à la concertation ont regretté le faible usage de ces modes, autant pour le trafic de voyageurs, malgré une offre très importante de TER, que pour le trafic de marchandises.

Des éléments positifs sont pourtant présents avec l'existence d'une autoroute ferroviaire entre Bettembourg et le sud de la France et la refonte en cours de la gouvernance des ports de la Moselle pour permettre un développement du fluvial.

Si l'A31 continuera toujours de jouer un rôle primordial pour irriguer le sillon lorrain, y compris avec un développement nettement plus important du ferroviaire et du fluvial, une réflexion complémentaire doit néanmoins être encore développée pour étudier les leviers possibles d'accroissement de l'usage du ferroviaire et du fluvial.

Au-delà de la réflexion à mener dans le cadre de l'opération A31 bis, par exemple en termes d'accessibilité à l'autoroute A 31 bis des ports, des gares, des plateformes de covoiturage et de transport collectif, l'État se propose de renforcer l'accompagnement des opérateurs et des autorités organisatrices pour contribuer activement à une dynamique territoriale multimodale.

5.6. Poursuite des études et calendrier

De manière générale, les études en cours seront à poursuivre selon les orientations précédemment listées : les études réalisées jusqu'à présent sont des études amont, exigibles au stade de la concertation. Elles doivent être poursuivies et approfondies sur les plans technique, financier et environnemental en vue du stade suivant visant à la déclaration d'utilité publique de l'infrastructure.

Le calendrier suivant est ainsi envisagé pour le projet A31 Bis :

- mi-2019 : prise en compte de la concertation et décision ministérielle de commande de la suite des études préalables à l'enquête publique comprenant des études d'impact environnementales. Ce volet d'études étant plus poussé que celles qui ont été présentées lors de la concertation ;
- 2021 : fin des études préalables et constitution d'un premier dossier d'enquête publique préalable aux procédures de déclaration d'utilité publique (DUP) ;
- à la suite de la déclaration d'utilité publique, pour le secteur nord un appel d'offre sera émis pour sélectionner un concessionnaire qui devra réaliser les études projets de conception détaillée et ces mêmes études pourront être menées par l'État sur les élargissements et requalifications en secteur Centre et Sud ;

- les travaux pourront être initiés à l'issue de ces études et du recrutement des entreprises, et pourront s'échelonner à partir de 2023 jusqu'en 2032. Sur le secteur Nord, les travaux seront réalisés en une seule phase sous le pilotage du concessionnaire. Sur les secteurs Centre et Sud entre Dieulouard, Bouxières-aux-Dames et Augny/Fey, ils seront réalisés progressivement par tranches en fonction des financements publics qui seront alors disponibles ;
- le processus de concertation se poursuivra durant toutes ces étapes, selon des modalités à définir en lien avec la CNDP et sur la base d'une charte de la concertation actualisée et précisée.

6. Annexes

Disponibles en version électronique sur www.a31bis.fr
Disponible en format papier sur simple demande adressée à la DREAL Grand Est

- 1. Décision ministérielle
- 2. Décision CNDP (nomination garant)
- 3. Charte de la participation du public du ministère de la transition écologique et solidaire
- 4. Bilan du garant
- 5. Lettre à la CNDP sur les modalités
- 6. Communiqué de presse d'ouverture de la concertation
- 7. Visuels des Kits web
  - a. 1ère phase
  - b. 2nd phase
- 8. Encarts presse
  - a. 1ère phase
  - b. 2nd phase
- 9. Panneaux d'exposition
- 10. Liste des personnes interviewées
- 11. Réunion publique d'ouverture du 13 novembre 2018
  - a. Présentation
  - b. Compte-rendu
- 12. Marche exploratoire du 21 novembre 2018
  - a. Livret
  - b. Compte-rendu
- 13. Réunion thématique à Florange le 26 novembre 2018
  - a. Présentation
  - b. Compte-rendu
- 14. Réunion thématique à Thionville le 29 novembre 2018
  - a. Présentation
  - b. Compte-rendu
- 15. Réunion thématique à Nancy le 6 décembre 2018
  - a. Présentation
  - b. Compte-rendu
- 16. Réunion thématique à Toul le 8 décembre 2018
  - a. Présentation
  - b. Compte-rendu

- 17. Réunion thématique à Dieulouard le 12 décembre 2018
  - a. Présentation
  - b. Compte-rendu
- 18. Marche exploratoire du 4 février 2019
  - a. Livret
  - b. Compte-rendu
- 19. Réunion publique à Champigneulles le 4 février 2019
  - a. Présentation
  - b. Compte-rendu
- 20. Réunion thématique à Kanfen le 7 février 2019
  - a. Présentation
  - b. Compte-rendu
- 21. Réunion de restitution à Thionville le 25 février 2019
  - a. Présentation
  - b. Compte-rendu
- 22. Compte rendu de la conférence « Le projet A31 Bis : quelle prise en compte des mobilités du futur ? » du 27 février 2019
- 23. Réunion de restitution à Villers-les-Nancy le 1er mars 2019
  - a. Présentation
  - b. Compte-rendu
- 24. Sélection d'articles de presse locale relatifs à la concertation
- 25. Dossier de concertation
- 26. Synthèse du dossier de concertation

PIÈCE K.13

6. Courrier ministériel de commande relatif au projet A31bis, envoyé à la suite de la concertation publique de 2018-2019, le 28 juin 2019.

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE CHARGÉ DES TRANSPORTS

Paris, le 28 JUIN 2019

La ministre auprès du ministre d'état, ministre de la Transition Ecologique et Solidaire, chargée des transports

à

Monsieur le préfet de la région Grand Est

Réf. : D19010456

Objet : Commande relative au projet A31bis

Vous m'avez transmis le 5 juin 2019 le bilan de la concertation relative à la liaison autoroutière A31 Bis entre Gye (Meurthe-et-Moselle) et la frontière luxembourgeoise. Le projet A31bis intéresse l'ensemble du sillon lorrain, de Toul jusqu'au Luxembourg, et vise à remédier aux problèmes récurrents de circulation et de sécurité de l'autoroute A31 qui dessert les agglomérations de Nancy, Metz et Thionville et constitue un axe majeur pour le trafic routier de marchandises en Europe.

Le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) a confirmé l'opportunité du projet dans son intégralité et a recommandé sa poursuite. Il a en particulier souligné l'urgence de l'aménagement du secteur Nord et a recommandé un engagement des travaux sur ce secteur sur la période 2023-2027, dans le cadre d'une mise en concession autoroutière. Le COI a également retenu l'inscription dans les futurs CPER (à partir de 2023) des montants nécessaires à un aménagement progressif (sous maîtrise d'ouvrage et financement publics) entre Metz et Nancy. Enfin, le COI a proposé la poursuite de la concertation et des études d'aménagement de la section Sud en vue d'un engagement des travaux sur la période 2028-2032.

Suite à la décision ministérielle du 12 février 2016 consécutive à la tenue du débat public, une concertation avec le public portant sur le projet A31bis a été menée du 13 novembre 2018 au 11 mars 2019 sous l'égide d'un garant nommé par la Commission Nationale du Débat Public. Conformément à la décision ministérielle, les différentes variantes d'aménagements définies à l'issue des comités de pilotage ont été présentées sur les trois secteurs (Nord, Centre et Sud).

Suite à votre courrier de transmission du 5 juin 2019, je valide, par la présente, le bilan de la concertation, ainsi que les orientations de poursuite des études du projet présentées en partie 5 du bilan.

Éléments commandés

Secteur Nord

Vous poursuivrez les études relatives à un aménagement autoroutier entre Richemont et la frontière luxembourgeoise. Cet aménagement sera réalisé dans le cadre d'une mise en concession qui s'appuiera sur un système de péage fermé avec des installations permettant le « free flow ». Le projet s'attachera à respecter un objectif de subvention d'équilibre nulle.

Dans le respect du droit applicable à la tarification des infrastructures de transports, vous approfondirez, en lien avec la Direction des Infrastructures de Transport (DIT), les mesures (par exemple les systèmes d'abonnement ou la modulation horaire des péages) susceptibles d'accompagner cette mise à péage. Les modalités précises de tarification ne pourront cependant être fixées que postérieurement à la déclaration d'utilité publique, à l'issue de la procédure de désignation du concessionnaire.

Concernant la section entre le Nord de Thionville et la frontière luxembourgeoise, outre l'élargissement à 2x3 voies de l'A31 actuelle, vous réserverez la possibilité de mettre en place une voie réservée en lieu et place de la bande d'arrêt d'urgence pour les transports collectifs (principalement les cars transfrontaliers) et étudierez les moyens de développer le covoiturage sur l'autoroute.

Concernant le futur contournement de Thionville, les variantes F4 et F10 étant nettement ressorties lors de la concertation et apparaissant les plus pertinentes en matière d'attractivité, d'environnement et de coût total, vous affinerez les études sur ces deux variantes afin de choisir la solution préférentielle qui sera ensuite portée à l'enquête publique. Dans ce cadre, vous étudierez de façon détaillée l'impact des variantes F4 et F10 sur les trafics et les niveaux de service de l'ensemble du réseau, y compris voiries locales. Concernant plus particulièrement la variante F4, vous étudierez de manière approfondie les caractéristiques techniques et le coût complet des options envisageables pour le passage en souterrain prévu dans les zones urbanisées de Florange, en accordant une attention particulière d'une part aux aspects hydrogéologiques et géotechniques liés à la réalisation de l'ouvrage et d'autre part à son insertion urbaine et aux dispositifs de protection des riverains. Concernant la variante F10, vous préciserez les aménagements de requalification envisagés sur l'A31 en traversée de Thionville afin de garantir un report efficace du trafic sur l'infrastructure nouvelle. Vous étudierez finement, en lien avec la DIT, les différentes solutions envisageables en matière de périmètre de la concession, d'organisation du système de péage ainsi que de domanialité et de gestion des sections hors péage.

Secteurs Centre et Sud

Vous poursuivrez les études de l'élargissement de l'A31 à 2x3 voies entre Augny/Fey et Dieulouard ainsi que le renforcement des échangeurs de Fey et Hauconcourt.

Vous porterez une attention spécifique à la mise aux normes environnementales de l'infrastructure existante, avec une vigilance particulière concernant la réduction des impacts de l'infrastructure sur les riverains et sur l'eau ainsi que sur les enjeux de biodiversité et de transparence de l'infrastructure au niveau des sections qui seront élargies.

Les travaux de ce secteur ayant vocation à être réalisés sous la maîtrise d'ouvrage directe de l'État et dans le cadre des CPER, vous veillerez à préserver la possibilité d'un phasage en priorisant les différentes opérations à réaliser et à mettre en service successivement.

Vous engagerez en concertation avec la métropole de Metz une réflexion sur les possibilités d'amélioration, notamment en matière d'impact sonore, de l'A31 en traversée de l'agglomération messine. Ces réflexions seront menées dans un cadre distinct du projet A31bis.

Sur la section entre Toul et Dieulouard, des oppositions fortes se sont exprimées lors de la concertation à l'encontre de chacune des deux solutions d'aménagement proposées (nouvelle liaison Toul-Dieulouard ou élargissement de l'autoroute existante au droit de la métropole de Nancy). Au vu de l'absence de consensus sur le parti d'aménagement dans ce secteur, vous mobiliserez, dans le cadre d'une démarche multi-partenariale et multimodale, les collectivités locales intervenant en matière de mobilité sur le bassin de vie de Nancy pour étudier avec elles, et dans le respect des compétences de chacune, des solutions alternatives permettant de répondre aux enjeux de mobilité du secteur Sud du projet A31bis. Divers outils seront examinés comme, par exemple, la mise en place de voies réservées aux transports en commun et éventuellement au covoiturage. Vous engagerez par ailleurs les études d'une mise à 2x3 voies de la section entre Dieulouard et Bouxières-aux-Dames.

L'ensemble des aménagements de mise à 2x3 voies entre Augny-Fey et Bouxières-aux-Dames, ainsi que le renforcement des échangeurs de Fey et d'Hauconcourt devra respecter un objectif de coût plafond de 300M€ TTC (valeur janvier 2019) avec une participation de l'Etat fixée au maximum à 50 % de ce coût. En vue de l'inscription de ces financements dans les prochains CPER et dans le cadre d'une réalisation progressives, des hypothèses de phasage seront étudiées permettant de définir les sections à traiter prioritairement dans une approche globale d'optimisation de l'itinéraire.

Vous poursuivrez en outre, en concertation avec les communes de Maxéville et Champigneulles, les études pour l'amélioration de l'impact sonore de l'A31. Ces études seront menées dans un cadre distinct du projet A31bis.

Calendrier

Vous mènerez les études préalables à enquête publique sur les différents secteurs conformément aux dispositions de l'instruction gouvernementale du 29 avril 2014 fixant les modalités d'élaboration des opérations d'investissement et de gestion sur le réseau routier national et de son instruction technique modifiée du 8 novembre 2018.

En particulier, sur le secteur entre Richemont et la frontière luxembourgeoise, sur la base des études complémentaires que vous aurez menées conformément aux éléments commandés, les études permettant d'aboutir au choix de la variante préférentielle de tracé devront faire l'objet d'une validation formelle de la DIT préalablement à la décision ministérielle arrêtant cette variante.

Vous veillerez à mettre en place un dispositif de concertation associant l'ensemble des acteurs du territoire, défini sous l'égide du garant nommé par la CNDP, tout au long de la poursuite des études et jusqu'à l'enquête publique.

Au regard des études et procédures restant à mener sur ce projet, le calendrier prévisionnel de l'opération conduit à envisager le lancement d'une enquête publique commune (de la frontière luxembourgeoise jusqu'à Bouxières-aux-Dames) d'ici la fin de l'année 2021.

A la même échéance, vous me tiendrez informée des conclusions des travaux sur la mobilité conduits dans le bassin de vie de Nancy.

Je vous demande de tenir informée la sous-direction de l'aménagement du réseau routier national de la DIT de l'état d'avancement de l'opération, qui devra faire l'objet avec la DREAL, en lien avec l'IGR concerné, de points d'arrêt en vue d'une validation du niveau central à chaque étape clé (choix de la variante préférentielle du secteur Nord, concertation interservices, saisine du Secrétariat général pour l'investissement, saisine de l'Autorité environnementale par le niveau central et lancement de l'enquête publique notamment).

Elisabeth BORNE

PIÈCE K.13

7. Bilan des garants désigné par la CNDP sur la 2ème phase de la concertation continue, établi à la suite de la concertation publique de 2022-2023, le 28 février 2023.

2ème Rapport intermédiaire de la concertation continue

A 31 Bis secteur Nord

Date de la concertation

Du 21 novembre 2022 au 2 février 2023

Luc Martin

Jean-Michel Stievenard

Garants désignés par la CNDP

Rapport remis le 28 Février 2023

commission nationale du débat public

Sommaire

Sommaire 3
Préambule 6
Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP 6
La mission des garants 6
Fiche d'identité du projet 7
le dispositif de concertation 11

Avis sur le déroulement de la concertation 12
Le droit à l'information a-t-il été effectif ? 12
Le droit à la participation a-t-il été effectif ? 15
Synthèse des arguments exprimés 18
Sur l'objet de la concertation 19
Un Panel d'Alternatives 23
Nouvelles relations avec le Luxembourg 23
Le télétravail 24
Alternatives Ferroviaires 24
Alternatives Bus 25
Alternatives parking 25
Le vélo 26
Le choix des tracés 26
Le tracé F 4 26
Les tracés F5 27
Le Tracé F10 28
Péage – Financement 29
Impacts – biodiversité 31
Impacts - air 31
Impacts - bruit 32
Le débat anticipe parfois un peu sur la manière de construire l'infrastructure 32

Demande de précisions et recommandations au maître d'ouvrage de l'A31 Bis 32
Annexes 35
Annexe 1 - Analyse des cahiers d'acteurs» 35
Annexe 2 - Analyse des retombées « média » 41
Annexe 3 – Analyse des pétitions 43
Annexe 4 - Mode de repérage des renvois 44

Table des illustrations

Figure 1 Vue d'ensemble du projet A31 bis 8

Figure 2 principe de contournement de Thionville envisagés 10

Figure 3 Détails des quatre variantes examinées 10

Figure 4 Récapitulatif des documents utilisés pour la concertation 13

Figure 5 Une perception des différents messages, croqués avec humour par une caricaturiste 17

Figure 6 Particpation aux differents moments de la concertaation 17

Figure 7 comparaison des résultats des différentes participation 18

Figure 8 les contributions reçues 18

Nota : dans ce rapport certaines citations sont suivies d'un repère de la forme « CXXX » cela correspond au numéro d'ordre des contributions du public figurant sur le site internet de la concertation, à la rubrique -Donner votre avis en ligne-

Pour y accéder, suivre le lien : https://www.a31bis.fr/fr/donnez-votre-avis-en-ligne

Préambule

A la suite du débat public mené en 2015 sur le projet d'autoroute A31 bis le ministre des Transports, maître d'ouvrage du projet a décidé d'ouvrir une phase de concertation continue post-débat public afin de poursuivre le processus de participation et d'information du public. La Commission nationale du débat public a chargé Jean-Michel Stievenard dans un premier temps puis en compagnie de Luc Martin dans un second temps de suivre cette nouvelle phase de concertation continue jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.

Le présent document est le rapport intermédiaire n°2 des garants couvrant la concertation complémentaire qui concerne le secteur nord du Projet A31 Bis. Il rend compte en toute neutralité et transparence de la concertation et des arguments échangés durant cette phase et il indique les préconisations des garants pour la suite de la concertation continue. Le maître d'ouvrage est invité à répondre à ce bilan et de publier sa réponse sur le site de la concertation.

Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP

- Après un premier débat sur un projet d'A32 dans les années Quatre-vingt, le projet de l'A31 bis a fait l'objet d'un débat public sous la responsabilité d'une Commission Particulière du Débat Public [15 avril 2015 - 30 septembre 2015]
- Remise du rapport par la CNDP :
- Lettre de la ministre du 12 février 2016
- Nomination du garant Jean Michel Stievenard le 6 avril 2016 « jusqu'au dépôt du dossier d'enquête publique »
- Concertation publique de novembre 2018 à février 2019
- Rapport du garant sur la concertation Le 10 avril 2019
- Lettre de la ministre Madame Borne le 28 juin 2019
- Un deuxième garant, Luc Martin, est désigné le 6 octobre 2021
- Du 21 novembre 2022 au 3 février 2023, séquence de concertation sur le secteur nord du projet A31 Bis

La mission des garants

La Commission nationale du débat public (CNDP) est une institution indépendante du gouvernement, chargée de défendre le droit individuel de participer et d'être informé sur des projets ayant des impacts sur l'environnement. Afin de veiller au bon respect de ce droit, elle désigne une ou plusieurs personnes neutres au regard du projet et indépendantes à l'égard de toute personne (maître d'ouvrage, parties prenantes, etc.) Leur rôle est de garantir la qualité des démarches de concertation mises en place par le porteur de projet.

Tout au long de sa mission, les garants veillent à la transparence, la sincérité et l'intelligibilité des informations transmises, à traiter de manière équivalente chaque argument quel que soit son origine (expert, responsable du projet, citoyen, élu, etc.) et à inclure tous les publics, en particulier les plus éloignés de la décision.

Dans le cadre de la concertation continue, les garants s'assurent que :

- les recommandations des garants et les engagements du maître d'ouvrage issus du débat public soient bien pris en compte ;

- les conditions d'un dialogue entre tous les publics soient réunies et à ce que le responsable du projet apporte des réponses aux arguments et interrogations du public
- les évolutions du projet et l'ensemble des études et des expertises soient transmises de manière intelligible et complète au public, puis fassent l'objet d'échanges.

Fiche d'identité du projet

Maitre d'ouvrage :

Ce projet d'intérêt national est piloté par l'Etat et plus particulièrement par le Ministre délégué auprès *du* ministre *de la* Transition écologique *et de la* Cohésion *des* territoires*,* chargé *des* Transports. Il est instruit par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL Grand Est), service déconcentré de l'État.

La Préfecture de Région Grand Est coordonne les différentes interventions régionales, le Préfet de Moselle assure en personne le pilotage en ce qui concerne le tronçon Nord.

Contexte du projet :

L'autoroute A31 relie sur 115 km le péage de Gye (54) à la frontière luxembourgeoise (57). Il joue un rôle majeur dans les déplacements quotidiens de milliers de Lorrains. L'autoroute A31 a aussi une fonction majeure pour l'échange de marchandises, à une échelle européenne. La part du trafic de transit sur la partie nord de l'A31, tous véhicules confondus, varie entre 15 % et 25 % (Source : Cerema) et elle est particulièrement élevée au nord de Thionville. Sur ce secteur, 70 % des poids lourds sont en transit.

La transformation de cette infrastructure est donc envisagée pour favoriser la mobilité quotidienne des travailleurs transfrontaliers et le développement économique du sillon lorrain.

Localisation du projet :

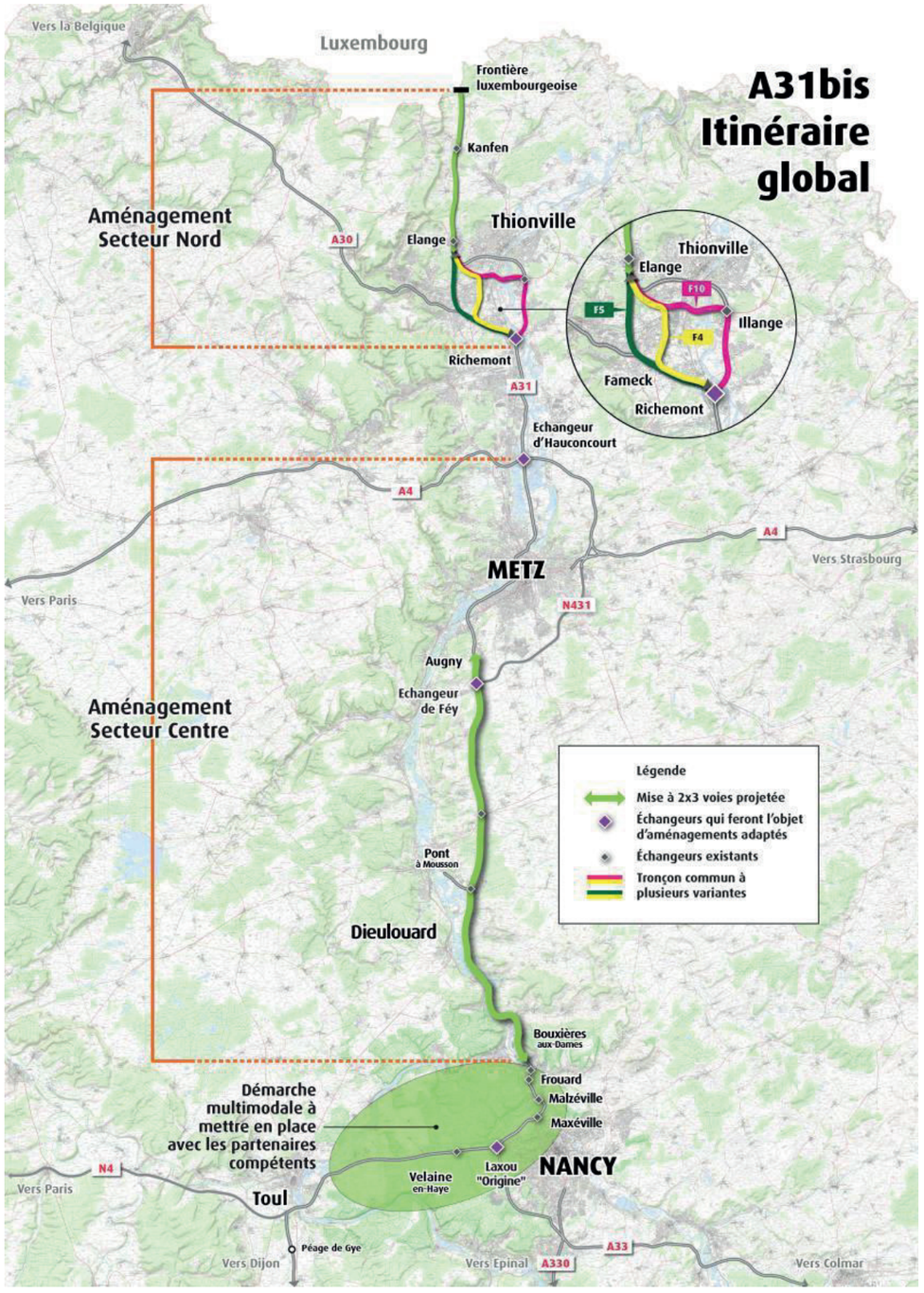


Figure 1 Vue d'ensemble du projet A31 bis

Objectifs du projet selon le maître d'ouvrage :

Les besoins de déplacements ne cessent d'augmenter tout au long du sillon lorrain et les projections montrent aujourd'hui que cette tendance va s'accentuer. L'Etat et les collectivités locales sont mobilisés depuis de nombreuses années pour répondre à cet enjeu crucial de mobilité sur un axe majeur de la région Grand Est.

La stratégie mise en place dans ce contexte est forcément multimodale, prenant ainsi en compte le développement de l'ensemble des modes de transports. Il s'agit d'améliorer la qualité de vie des habitants en facilitant les déplacements dans le sillon lorrain, entre le bassin nancéien et la frontière luxembourgeoise, de contribuer au développement économique du territoire et d'agir pour répondre aux impératifs climatiques et environnementaux.

Dans ce cadre, l'A31, l'infrastructure de transport la plus utilisée dans le sillon lorrain, connaît des conditions de circulation dégradées du fait de l'importance du trafic. Ses caractéristiques autoroutières sont dépassées et elles ne répondent plus aux normes environnementales d'aujourd'hui. Son aménagement vise à la mettre aux normes et à satisfaire les besoins actuels et futurs de mobilité en complément du renforcement des réseaux ferroviaires et fluviaux qui ne peuvent à eux seuls répondre à ces besoins.

Le projet A31bis présenté à la concertation a pour objectif principal d'améliorer les mobilités du quotidien en réduisant la congestion, en améliorant les conditions de circulation et la sécurité des usagers. Il vise à faciliter l'usage des transports en commun, en aménageant une voie réservée pour les bus et cars. L'État, représenté par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Grand Est, est le maître d'ouvrage de ce projet.

La présente phase de concertation menée en 2022-2023 concerne le secteur Nord, la concertation de 2018-2019 ayant mis en évidence l'urgence à agir sur ce secteur. Deux puis quatre variantes de tracé ont été étudiées pour le contournement de Thionville. L'avis du public était nécessaire afin d'éclairer l'Etat sur le choix de la variante préférentielle à retenir en vue de la poursuite des études visant à préparer le dossier qui sera soumis à l'enquête d'utilité publique. C'est pourquoi une nouvelle concertation publique a été organisée sur ce secteur entre novembre 2022 et février 2023.

En parallèle, l'Etat a poursuivi les études préalables à l'enquête publique, notamment, en affinant les scénarios d'aménagement technique et en réalisant les études d'impact environnemental.

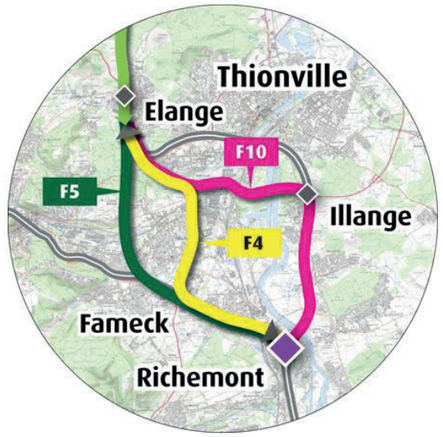


Figure 2 Schémas de contournement de Thionville mis à l'étude

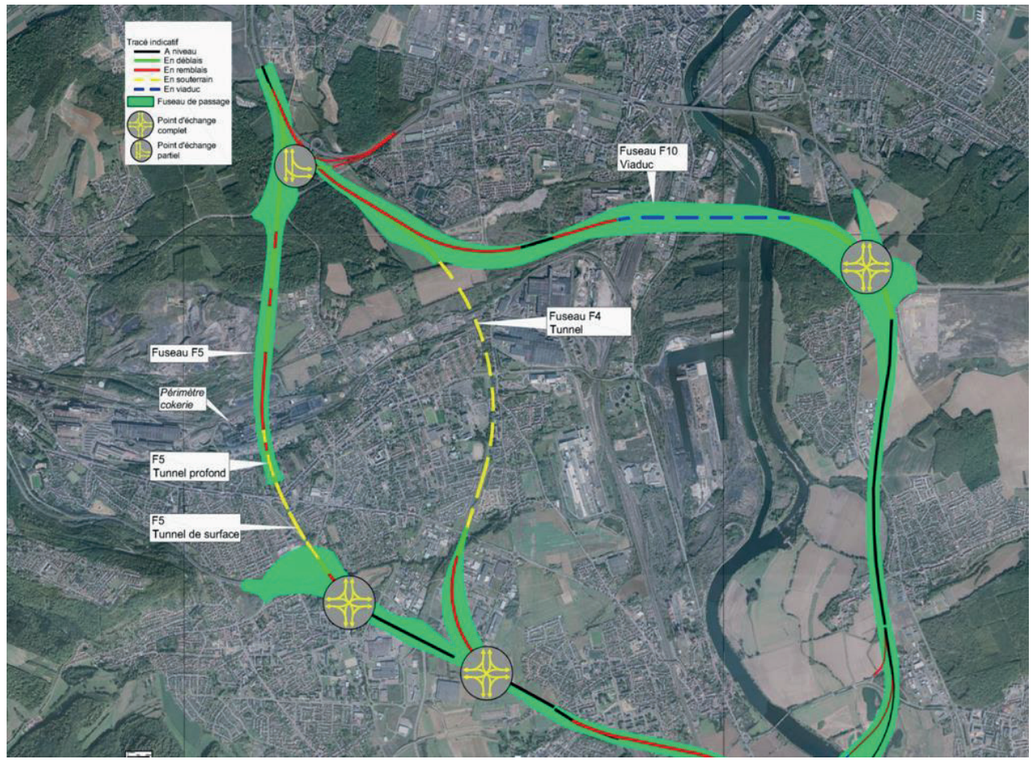


Figure 3 Détails des quatre variantes examinées

Caractéristiques principales :

Les trois grands principes d'aménagement retenus pour l'infrastructure sont les suivants :

- l'aménagement sur place (ASP) par élargissement de l'infrastructure sur toute la partie au Nord de Thionville
- l'aménagement en tracé neuf, d'un tronçon autoroutier à 2x2 voies pour le contournement de Thionville
- le recours à la concession sur la section située entre l'échangeur de Richemont et la frontière luxembourgeoise, afin de mobiliser aussi rapidement que possible les financements nécessaires à la réalisation des aménagements retenus.

Coût :

A ce stade des études, le coût du projet sur le secteur nord est estimé entre 380 et 850 millions d'euros, en fonction des scénarios d'aménagement retenus. Le recours à la concession permet de limiter la part de financement public.

Calendrier prévisionnel :

Concertation : 22 novembre 2022 – 3 février 2023
Enquête publique : fin 2023 ou 2024
Travaux : échelonnés de 2027 à 2035
Mise en service : échelonnée entre 2030 et 2035

Le dispositif de concertation :

Le dispositif de cette concertation s'est articulé, en principal, autour de 8 réunions publiques (une réunion d'ouverture et une de synthèse ; 5 réunions thématique ; 1 Atelier d'analyse multicritères). Il a été complété par 4 débats mobiles et 2 visites exploratoires, sur le site des différents trajets.

Placés sous la responsabilité effective du Préfet de Moselle, le plus souvent présent ou parfois représenté par le Sous-préfet de Thionville, les débats ont été animés de manière très neutre par un régulateur prestataire du maître d'ouvrage. Ils ont pris la forme de plusieurs exposés de la DREAL, appuyés sur une présentation visuelle précise entrecoupés de phases d'échanges : des salves de questions et des prises de position, limitées à 3 minutes. Le maître d'ouvrage y a apporté des réponses le plus souvent techniques. Les informations relatives aux variantes proposées sont apparues suffisamment étayées. Séance après séance le maître d'ouvrage a pu répondre au plus près aux questions qui apparaissaient (à l'exception notable il est vrai de la solution alternative non étudiée complétement). Beaucoup de questions techniques (le mécanisme d'expropriation, les conséquences sanitaires et sur la santé…) ne pouvaient recevoir de réponse précise, à ce stade de la réflexion. Il faudra bien entendu que le dossier de l'enquête publique puisse contenir ces réponses.

Les échanges d'arguments se sont révélés limités. Certaines soirées, notamment à Florange, commune au cœur du projet, le débat s'apparentait davantage à une séance de dénonciation du projet qu'à une séance d'approfondissement et d'échange d'arguments.

L'organisation d'un atelier relatif aux avantages et aux inconvénients de chaque tracé peut être considéré comme inachevé, du fait du refus majoritaire des participants d'entrer dans cet exercice, même si la séance n'a pas été interrompue. Les tables ont en effet majoritairement appliqué la consigne qu'elles s'étaient transmise : ne pas analyser les variantes mais appeler de leurs vœux la « solution 5 ».

Les débats mobiles ont permis de mettre en évidence la préoccupation d'une partie de la population sur la proposition autoroutière. Cet avis souvent peu facile à exprimer en réunion publique s'accompagnait souvent d'une envie de sortir au plus vite de la phase de concertation

pour entrer dans la phase de réalisation. Seul le débat mobile sur le marché de Fameck s'est déroulé dans l'indifférence générale.

La visite exploratoire prévue a été reproduite une seconde fois du fait du constat de l'insuffisance de la première visite. Elle a permis une connaissance partagée du site et du terrain du projet.

. Avis sur le déroulement de la concertation

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour l'ensemble des citoyen.ne.s, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programmes qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels, ils s'imposent à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public ; au contraire, ils sont tenus par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

Le maître d'ouvrage a rendu effectif ce droit à l'information. Après un temps de latence constaté pendant le printemps et l'été 2022 dû à un changement complet de son équipe projet, il a pu avec le recours à une assistance à maîtrise d'ouvrage spécialisée en concertation, engager la rédaction des documents de la concertation.

Les documents distribués avant l'ouverture de la concertation et disponibles tout au long de la période ont été :

- Le dossier du maître d'ouvrage qui a été distribué en tant que de besoin. Disponibles dans les mairies, mis à disposition lors de chaque rencontre, il a d'abord fait l'objet d'une vérification faite par des responsables d'association qui ont fait valoir les petites incohérences qu'il comportait.

Indispensable en tant que document de référence il n'a pas été un support du débat

- La plaquette de synthèse a été utilisée pendant les réunions publiques comme support graphique permettant d'illustrer le trajet, et le profil en travers de ce que pouvait être l'ouvrage au nord de Thionville. Elle a également été distribuée lors des rencontres de proximité.
- Un flyer a fait l'objet d'une distribution toutes boîtes. Il rappelait les rendez-vous de la concertation. Les limites de cette technique de distribution par voie commerciale ont été révélées à cette occasion : distribution au milieu de dépliants publicitaires, certaines boîtes aux lettres portant le logo *stop pub,* non distribuées.

Certaines voix ont ainsi dénoncé « *les ratés* » « *la mauvaise communic*ation », les flyers n'étant pas tous arrivés à leur destinataire.

« *Pour moi cette concertation si elle a le mérite d'exister est d'ores et déjà faussée. En effet, que de ratés de communication sur cette dernière (les documents arrivant avec les pubs dans les boîtes aux lettres), un projet trop méconnu par une grande partie de la population du sillon Mosellan et sur lequel, la communication et les explications, n'ont été que trop tardives et pas suffisamment faites en amont de la concertation.* » C852

De fait, des compléments d'information ont été apportés par le maître d'ouvrage dans la commune de Volmerange-les-Mines qui n'avait pas été retenue pour la zone de distribution. Puis par l'intermédiaire d'un flyer supplémentaire enrichi des nouveaux rendez-vous proposés pour la concertation. Ce flyer a cependant fait l'objet d'une diffusion plus limitée.

- Un site internet ouvert dès le début de la concertation a été actualisé au quotidien. Il rapportait l'ensemble des supports utilisés en séance. Il a été régulièrement consulté.

Les journaux (Républicain lorrain, la Semaine,) ont spontanément apporté leur contribution à l'information sur les réunions publiques, relayant les positions des uns et des autres, rendant compte des mobilisations opérées par les associations. Des radios locales ou la télévision régionale ont également largement rendu compte du débat et des évènements qui se sont déroulés pendant la période. Les médias luxembourgeois ont également suivi de près cette concertation.

(cf. annexe 1 la presse)

Les réseaux sociaux ont été régulièrement activés par le maître d'ouvrage :

- https://www.facebook.com/concertationA31Bis/ avec 202 followers
- https://twitter.com/Projet_A31Bis avec 244 abonnés
- https://www.instagram.com/projet_a31bis/ avec 63 suivis

	Moyens
Conférences de presse 15 novembre 2022	M le préfet de Moselle a initié une conférence de presse le 15 novembre pour présenter le dispositif de concertation et répondre à toutes les questions des médias régionaux et luxembourgeois. Le garant convié a pu présenter le rôle de la CNDP.
Dossier de concertation	**Mise à disposition : 560 exemplaires** ➢ dans les collectivités du territoire** ➢ lors de chaque rencontre publique
Synthèse du dossier	**Mise à disposition : 5000 exemplaires** ➢ dans les collectivités du territoire** ➢ lors de chaque rencontre publique
Flyer avec coupon-T	**Boîtage* : 68 000 exemplaires** **Mise à disposition : 7000 exemplaires (+4000 exemplaires du flyer comportant les nouvelles dates)** ➢ dans les collectivités du territoire** ➢ lors de chaque rencontre publique
Affichage autoroutier	Les panneaux autoroutiers lumineux (PMV) ont été utilisés tout au long de la concertation pour signaler la concertation et fournir l'adresse du site internet
Affiche communicante	**125 exemplaires** adressés aux collectivités du territoire **

figure 4 les documents utilisés pour l'information sur le projet et la phase de concertation.

*Distribué dans toutes les boîtes aux lettres du périmètre de la concertation : Amnéville, Bertrange, Clouange, Entrange, Fameck, Florange, Gandrange, Guénange, Hettange-Grande, Illange, Kanfen, Manom, Mondelange, Richemont, Rombas, Serémange-Erzange, Thionville, Terville, Uckange, Vitry-sur-Orne, Yutz, Zoufftgen.

**Mis à disposition dans les mairies des communes du périmètre (cf. ci-dessus), dans les sièges des communautés de communes (Arc Mosellan, Cattenom et environs, Porte de France-Thionville et Val de Fensch) et dans les structures des acteurs relais (FNE Grand Est, automobile club lorrain, les frontaliers Grand Est)

La longue période ouverte a permis une réelle dynamique d'information.

Les associations et notamment le *collectif Non à l'autoroute à Florange – quartier gare* ont cherché de leur côté à développer l'information multipliant les actes de mobilisation pour informer du projet en cours, Leur contribution dans la diffusion de l'information sur le projet a été déterminante. Situation anormale aux yeux de certains. *Pour pallier l'insuffisance de la communication du maître d'ouvrage* comme l'a dénoncé une voix en réunion publique.

« Il ne me semble pas normal que la majeure partie de la sensibilisation au projet, différentes variantes et aux problématiques et enjeux liés aient dû être faite par des collectifs citoyens. Ces collectifs ont dû pallier le déficit important de l'Etat et des élus locaux. » C852

Les garants estiment que la mobilisation de ceux qui ont un « intérêt à agir » fait partie de la logique d'un débat public ou d'une concertation.

La qualité des documents mis à la disposition des participants aux débats et au public lorrain a été rarement remise en question ou dénoncée comme incomplète. A quelques rares exceptions près.

. « *Manque d'éléments techniques sur les tracés » C852*

Un effort pour atteindre les publics

Outre les riverains directement concernés par le projet, le débat public a pu toucher un public de défenseurs de l'environnement réfléchissant à une échelle plus large. La contribution des associations environnementales a été importante.

La mixité a été totalement respectée, dans les réunions publiques au point que l'animateur dans sa distribution de parole pouvait rechercher la parité 1 homme/1 femme. Par contre alors que de nombreuses interventions se faisaient « au nom de la jeunesse » il n'a pas été possible d'entendre les réactions du jeune public, absent tout à la fois des réunions publiques et même des rencontres de proximité (hyper, marchés, visites exploratoires…). L'organisation a péché de ce point de vue. Seule exception mal exploitée parce que donnée hors de la règle du jeu fixée pour cette réunion : le témoignage d'une jeune fille de 16 ans lors de la réunion de clôture le 2 février. Elle a été publiée in extenso dans le compte rendu synthétique du débat.

De quelle information s'agit-il ?

C'est une phase de concertation continue, consécutive à un débat public qui a conduit l'Etat à confirmer son intention et une première concertation a été menée en 2018-2019. Concluant pour la partie nord, Mme Borne, Ministre auprès du ministre d'Etat de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, a par lettre ministérielle du 28 juin 2019 demandé d'étudier puis de porter à la concertation les meilleures formes de trajet. De ce fait l'interrogation de la concertation intermédiaire était énoncée : il s'agissait d'éclairer le scénario d'aménagement à porter à l'enquête publique.

« C'est le choix de l'une de ces quatre variantes de tracés qui sont maintenant soumis à l'avis du public. L'objectif principal de la concertation qui s'ouvre est de retenir un tracé définitif pour le secteur de l'A31 bis nord ; aménagement qui sera ensuite porté à l'enquête publique » (Laurent Touvet, Préfet de Moselle dans la préface du dossier de concertation).

Option zéro pour les garants (langage de la Cndp), *Variante 5* pour les participants, la recherche d'une solution alternative a été posée par ceux qui ne se satisfaisaient des solutions proposées ni du statu quo en recherchant un autre modèle. Cette réflexion a été permanente sans pouvoir s'appuyer sur des données suffisamment détaillées, permettant l'argumentation.

Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

Ce débat a été organisé pour une période assez longue s'étalant sur 11 semaines, il est vrai interrompu par la période des fêtes. Des voix peu nombreuses ont dénoncé un temps de concertation trop court. La participation du public a été constante pendant toute la période marquée par l'organisation des 8 réunions publiques. Les garants pensent que la concertation a trouvé le bon format et le bon rythme.

Si la mixité des publics a pu être atteinte, la présence des jeunes dans le public s'est avérée très minoritaire. Cet échec ressenti par un certain nombre des participants ne peut être considéré que comme provisoire et la phase qui s'ouvrira après la concertation doit permettre de mettre au point un véritable plan d'information et de dispositifs d'échanges avec les établissements universitaires, les lycées et collèges et les centres d'apprentissage du nord de la Lorraine.

Les publics, opposants dans leur majorité d'expression sont restés jusqu'au bout de la démarche de concertation. Exprimant souvent bruyamment leur position par des applaudissements ils ont rendu peu facile l'expression contraire. Une espèce de pensée dominante s'est emparée des assemblées et il n'était pas aisé d'exprimer une pensée différente. L'expression minoritaire mais réelle d'automobilistes transfrontaliers souffrant dans les bouchons, ou des riverains souffrant d'être dominés par la circulation sur des routes de substitution s'est exprimée timidement en réunion publique. Ces propos ont eu parfois du mal à être entendus. Il est revenu au médiateur de faire en sorte que ces propos puissent être exprimés jusqu'au bout dès lors que leurs porteurs voulaient bien se manifester.

Les garants ont proposé que pendant la séance de synthèse, le temps de parole puisse être partagé entre tous les rédacteurs de cahiers d'acteurs pour qu'ils puissent interpeller le maître d'ouvrage, sans que celui-ci soit autorisé à répondre et sans accepter d'interpellations complémentaires de la part du public. Cette règle du jeu a permis aux représentants des associations, des collectifs ainsi que qu'à certains élus porteurs d'une délibération ou d'un texte de présenter leur propre analyse en conclusion de la phase de concertation.

AU FINAL

Les garants peuvent témoigner que le maître d'ouvrage a été d'une grande transparence durant la concertation et qu'il a répondu parfois souvent aux mêmes questions sans se lasser

Figure 5 Une perception des différents messages, croqués avec humour, le 2 février, par une caricaturiste

Publié avec l'autorisation de l'artiste Fanette Lentretien

.

Type d'évenement	Lieu	Nb de participants
1. Réunion publique d'ouverture	Thionville	152
2. marché de	Terville	
3. marché de	Thionville	
4. Réunion publique thématique	Terville	123
5. Rencontre de proximité Leclerc	Fameck	
6. Visite de terrain	Première	25
7. Réunion publique thématique	Florange	246
8. Réunion publique thématique	Kanfen	135
9. Atelier	Florange	92
10. marché de Fameck	Fameck	
11. Réunion publique thématique	Fameck	110
12. Visite de terrain	Deuxième	20
13. Réunion publique thématique	Bertrange	165
14. Réunion publique de synthèse	Thionville	250
	TOTAL :	1318

Figure 6 récapitulatif des participants aux différentes rencontres

La mobilisation peut être considérée comme réelle, si on la compare avec celle qui avait été effective sur l'ensemble de la Lorraine, lors du débat public de 2016 et celle du débat de 2019 pour le tronçon nord et le tronçon sud

	Débat public Lorraine	Concertation tronçon N & S	Concertation tronçon Nord
	2016	2018-2019	2022-2023
Nombre de réunions	12	11	8
nombre de participants	2 738	1 900	1 298
nombre de cahiers d'acteurs	43	0	20
visiteurs uniques internet	11 400	8 556	8695
Résaux sociaux			
Twitter (abonnés)	238	201	244
Facebook (folowers)	164	105	202
Instagram (suivis)	Non	Non	63

Figure 7 Comparaison des résultats des différentes participations

En accompagnement des prises de position en réunion, l'expression du public a été collectée au moyen des cartes T distribuées à cette occasion, ou des prises de position ou interpellations sur le site du projet ont permis de recueillir un nombre important de témoignages et de questionnements.

867 contributions recueillies :

Coupon T	133
Autres	2
Formulaire en ligne	732

Total : 867

Ce répartissant ainsi :

La concertation	56
Le contournement de Thionville (4 variantes)	245
Autres	56
L'opportunité du projet A31 Bis (objectifs, raisons d'être, alternatives)	340
Coût, financement et péage	69
Les travaux et leurs impacts	34

Les effets potentiels sur l'environnement	67

Figure 8 Les contributions reçues

Certains documents reçus en nombre n'ont été comptabilisés qu'une fois :

77 coupons T identiques (un seul publié) venant d'Illange : « Je suis contre le projet A31bis F10 pour ces raisons : ce projet ne résoudra pas le flux vers le Luxembourg car il est payant ; d'une autoroute 3 voies (A31), on est orientés vers une autoroute deux voies source de danger ; augmentation des nuisances sonores, olfactives, et réduit la forêt de Yutz et d'Illange »

68 contributions numériques identiques (une seule publiée) venant également d'Illange : « OUI à l'A31 Bis OUI au tunnel profond NON au F10 »

Synthèse des arguments exprimés

Les garants vont s'attacher ici à développer leur analyse de l'ensemble des débats et des contributions, thème par thème. L'engagement pris auprès des participants étant que chaque parole comptait, les garants se sont efforcés de lire ligne par ligne, les verbatims de chacune des 8 rencontres publiques, les 21 cahiers d'acteurs déposés, les 885 contributions transmises par carte T ou déposées sur le site de la concertation ainsi que les articles de presse dès lors qu'ils ne se contentaient pas de relater le processus de concertation mais qu'au contraire il entrait dans le débat pour exprimer un avis. La synthèse des arguments a été réalisée sur cette base exhaustive.

Sur l'objet de la concertation

D'emblée l'objet proposé par le Maître « *une concertation pour choisir un tracé* » est récusée et une partie importante des participants refuse de s'interroger sur les avantages ou les inconvénients de chacun des 4 tracés proposés par le maître d'ouvrage par l'intermédiaire de la DREAL. Ils choisissent de réfuter le principe de réalisation d'une infrastructure autoroutière. *« Non à une infrastructure autoroutière* » est un leitmotiv des réunions. Dans les propos qui y sont prononcés et dans la mise en scène de certaines réunions dont les participants tapissent les murs de calicots « *Non à l'A31 bis* ».

L'opportunité du projet est mise en question

« *C'est inutile de construire une nouvelle autoroute* », *« Ce projet est voué à l'échec : peu importe l'élargissement et la construction de nouvelles autoroutes le problème du transport vers le Luxembourg ne sera jamais résolu de cette façon ».C405*

« *Ce projet est clairement inutile sur la portion Thionville - frontière luxembourgeoise. En effet, les bouchons observés actuellement à la frontière française proviennent de la configuration problématique de la voie au niveau de la frontière et des travaux menés par les autorités luxembourgeoises sur l'A3. Il ne sert pas à grand-chose d'améliorer la circulation sur la portion française.* » C462

Obsolète, projet du XX° siècle, dépassé comme mode de résolution des mobilités, dépassé par les changements de comportements symbolisés par la découverte relativement récente du télétravail et des freins constatés ici du fait d'une réglementation luxembourgeoise contraignante et reposant sur une fragile prospérité du Luxembourg dont certains pensent qu'elle n'est qu'illusion provisoire. Et d'ailleurs « *Le Luxembourg est un château de cartes, il suffit d'harmoniser les revenus avec la France et autres pays, plus de travailleurs frontaliers, et plus de déplacements inutiles*. » C445

Coûteuse, au détriment « *d'autres dépenses qui seraient beaucoup plus utiles (hôpitaux, écoles…) »* La réponse du maître d'ouvrage selon laquelle ce n'est pas le même budget puisqu'il s'agit d'un investissement réalisé par un concessionnaire apparaît inaudible.

Le rapport coût /gain n'est pas démontré et le débat ne fait pas avancer cette idée que l'on gagnerait simplement 4 à 10 minutes de temps sur les déplacements. A l'évidence cette démonstration reste à faire car les phénomènes de congestion amènent les usagers à parler de durées de temps perdu beaucoup plus long, « *parfois une à deux heures par j*our.»

« *Concrètement on parle de combien de minutes et sur quel tronçon exactement ? 5 à 10mn ont été évoquées* » C447

Le Député Jacobelli lors de la réunion de clôture indique : « *personne ne sait combien on va gagner de temps en voiture le matin. Alors j'ai lu les différentes études qui nous ont été données parce que j'avoue que les informations circulent et c'est déjà pas mal. Effectivement, on est à moins de 10 minutes si j'en crois les experts, de gagné. Moins de 10 minutes chaque jour. Mais à quel prix ? Au prix de 170€ par mois pour un utilisateur personnel. Comment imaginer que c'est une solution ?* »

« *Avez-vous fait le ratio du coût du projet / le risque de le faire (technique, environnemental, social) / et le bénéfice d'un tel projet pour les usagers ? Le coût du projet est pharaonique pour gagner potentiellement 4 min par trajet. La contrainte semble énorme pour peu de résultat* » C914

« *On nous propose de dépenser des centaines de millions d'euros pour une autoroute qui sera payante et fera gagner à peine 4 minutes de temps de trajet aux usagers. Ce projet est une aberration*. » C814

A l'évidence le projet qui anticipe les comportements routiers futurs (à l'horizon de 2030) ne semble pas répondre aux problèmes réellement vécus par les utilisateurs.

A contre-courant de la lutte contre les pollutions, le réchauffement climatique, la lutte pour la biodiversité

« *Alors que l'on cherche à limiter la pollution une telle infrastructure est-elle nécessaire* ? » C442

A contretemps sur la maîtrise de l'artificialisation des sols.

« *Non à l'artificialisation des sols* »C350

Le projet est considéré comme une attaque contre les arbres remarquables de l'allée des marronniers défendue nommément par plusieurs signataires.

« *L'association ARBRES demande qu'aucun tracé n'impacte l'allée des marronniers que ce soit en surface ou en sous-sol.* » C224

D'une manière plus générale, plusieurs participants signalent qu'il ne faut pas toucher à la forêt d'Illange ou à la forêt du bois de l'Etoile, les projets prévoyant respectivement 9 ha d'emprise sur le bois d'Illange pour le fuseau F10 ou 14 ha sur le bois de l'Etoile à Florange pour les fuseaux F5.

Au-delà du refus autoroutier certains trouvent particulièrement désolant que Florange doive en subir les contraintes et les nuisances. On craint et on menace :

« *Florange a été dépouillé de sa sidérurgie, de ses emplois...Nos enfants ont dû trouver un travail ailleurs. Les familles ont éclaté. Des écoles ont fermé... Le tribut payé a été très cher...Les frustrations sont grandes...Aujourd'hui, on nous a dépouillés de notre système de santé, notre hôpital est à l'agonie et on demande à nos enfants de travailler jusqu'à 64 ans, ça fait beaucoup...beaucoup de frustrations...Elles risquent de se cristalliser autour du projet de l'autoroute. Lorsque le Préfet signera, il n'aura pas seulement au bout de sa plume le choix d'un projet. Il aura aussi l'étincelle qui risque d'allumer le feu de toutes les frustrations présentes et passées...Que se passera-t-il alors* ? » C007

<u>En résumé, pour ces intervenants</u>

L'A31bis apparaît comme une fausse solution *« Elle ne résoudra aucun problème Et va en créer de nouveaux ! Alors : non merci !» C580*

« A31bis est un projet totalement inutile, et un coût démesuré et non-écologique ». C625

« Le projet de l'A31 bis est un non-sens complet sur tous les aspects : Selon moi cette solution n'est ni une solution du passé ni du présent ni du futur ». C642

Tel quelle elle est exprimée par une voix rare de jeune qui juge le projet dangereux pour l'avenir :

« Je *m'appelle Célestine, j'ai 16 ans. Dérouler du macadam quand on arrive au point de non-retour. N'est-ce pas une guerre que vous déclarez à notre génération ? En nous promettant un avenir invivable et sans ressources ? Le projet devrait se finir en 2031, alors que dès aujourd'hui on devrait baisser nos émissions de gaz à effet de serre. Ce projet est incompréhensible. Au moment où il faut freiner notre empreinte carbone, encore une fois vous appuyez sur la pédale d'accélération. Vous me faites peur. On remarque encore plus l'hypocrisie et l'absurdité du gouvernement et des décideurs politiques qui passent leurs temps à nous expliquer qu'il faut faire des petits gestes au quotidien et qui derrière continuent à imposer des projets aussi désastreux que celui-ci. Quand je vois que vous construisez une autoroute en détruisant pour cela des centaines d'hectares de biodiversité cela me bouleverse, car en France près de la moitié des espèces des oiseaux sont en déclin, et c'est ce genre de projets qui en est responsable. Cette décision est un acte meurtrier alors qu'on sait que 48 000 personnes meurent prématurément de la pollution de l'air en France. Ce n'est plus les animaux mais notre espèce, notre génération qui est en danger. Il est encore temps d'arrêter ce projet qui met en péril notre vie Il est enfin temps de mettre l'économie au service de la vie et pas la vie au service de l'économie » C918*

Des voix peut être moins nombreuses mais tout aussi impérieuses plaident au contraire pour sa réalisation :

« *Il faut la construire. Construisez là cette autoroute, c'est plus possible de faire 4 h de bouchons par jour et le train ne fonctionne pas*. » C409

« *Arrêtez la concertation parce qu'il faut aller vite*. » débat mobile magasin Leclerc Fameck

« *Les études et les consultations se succèdent. Pendant ce temps les bouchons s'amplifient, les temps de trajets s'allongent et les accidents se multiplient. Jusqu'à quand ? Il est urgent pour notre territoire de lancer le projet et de démarrer les travaux*. » C391

« *Quel que soit le tracé cela devient urgent, c'est même déjà trop tard*. » C356

« *Les frontaliers vivent un enfer tous les jours, ils n'ont plus temps d'attendre encore 20 ans pour avoir des solutions.* » C 218

« *Peu importe la variante il faut agir, car en tant qu'usager de l'A31, la situation est cauchemardesque*. » C210

Intervention N°11 de la réunion de Fameck : « *Il faut vraiment régler ce problème-là, de circulation. Je me fais le porte-parole de ces usagers qui ne parlent pas ici, je ne vois pas d'utilisateur de cette route, mais il faut régler ce problème-là. Ça fait longtemps qu'on se tue sur cette autoroute, qu'on n'en peut plus. On passe des heures et des heures. Réglez ce problème le plus vite possible. On en a tous marre.* »

Intervention N°17 de la réunion de Terville : « *ce soir, il y a beaucoup de gens qui sont contre (le projet A31 bis). Par contre, moi je rencontre également toute la journée des gens qui travaillent à Luxembourg et qui utilisent l'A31, qui sont des usagers et qui eux, veulent qu'on trouve une solution pour améliorer leur mobilité*. »

« *Il faut faire vite et ne plus tergiverser ; agissez, assez discuté, c'est lamentable*. » C403

Un cahier d'acteurs déposé par l'association NAPA 31 fait valoir l'impasse de la situation actuelle :

« *Au cœur de nos villages, nous vivons la réalité des faits. Des milliers de véhicules empruntent chaque jour des ruelles de la fin du 19° siècle avec les risques pour la sécurité de ses habitants - La vie au cœur de nos villages est devenue un enfer*. »

L' Edito du journal La Semaine du 26 janvier par Stéphane Getto résume à sa manière la nature de cette concertation : « <u>L'A31 bis en danger</u> : « *c'est une petite musique qui commence à se faire entendre,[…]. La consultation sur l'A 31 bis, qui se clôt le 3 février, prendrait un virage dangereux. En cause : la surreprésentation des « anti » dans les réunions publiques. Avec deux catégories de participants toujours largement majoritaires : les riverains qui redoutent de voir passer une autoroute dans leur jardin, où craignant quasiment l'expropriation, et les militants écologistes qui crient au saccage environnemental ou s'enferment dans des postures de principe « anti bagnole ». Ce constat ne devrait cependant surprendre personne.[…] Ce sont en priorité les opposants au projet, quels qu'ils soient, qui font le déplacement et surtout se font entendre. Souvent plus motivés plus organisés, plus directement concernés aussi.* »

Un Panel d'Alternatives

Si la parole dominante témoigne d'un refus de l'infrastructure autoroutière, elle veut prendre en compte la réalité : On ne peut pas rester sans rien faire et il faut chercher des solutions. Ainsi elle émet une « proposition 5 », réfutant l'appellation en termes de langage du débat public de « l'option zéro » qui donne trop le sentiment de ne vouloir rien faire. « *Face à cette unique solution de facilité qui nous est présentée (Construire l'A31bis), faisons preuve de réflexion collective et d'esprit critique pour imaginer et proposer un panel de solutions souples, intelligentes et vertueuses.* » C431

Les participants au débat déposent sur le site des éléments de solution documentés,:

- L'idée du monorail Supraways qui avait été souvent proposée lors du débat public de 2016 est esquissée une seule fois. Il avait été établi que la capacité de ce monorail n'était pas conforme à l'enjeu.
- Des aménagements de l'infrastructure actuelle imaginés pour fluidifier la circulation et pourquoi pas pouvoir rendre inutile le projet d'A31 bis

  « *Circulation à contresens, vitesse régulée, diminution des poids lourds par une taxation spéciale qui les ferait renoncer à emprunter cet itinéraire* » - intervention N° 22 lors de la réunion de Terville

Beaucoup d'intervenants cherchent des solutions pour alléger la circulation le long de l'actuelle autoroute A31 :

« *Pour réduire les bouchons à court terme il faut augmenter le nombre de jours de télétravail, assouplir les horaires de travail, payer les heures perdues dans les bouchons, revoir la taxation des véhicules de fonction, et enfin augmenter les pistes cyclables vers les aires de covoiturage.* » C637

Certains proposent de nouer de nouvelles relations avec le Luxembourg :

En suggérant d'Interroger le modèle économique qui rend la Moselle dépendante du Luxembourg

« *Assez nous n'avons aucun intérêt à favoriser le départ des salariés français vers ce paradis fiscal […] on va construire une autoroute pour encore accentuer ce détournement de nos impôts et salariés. On est vraiment les dindons de la farce.* » C227

« *Pourquoi notre région et notre pays subventionnent une autoroute qui fera partir avec plus de facilités ces compétences à l'étranger ? Nous citoyens lorrains payons pour offrir nos travailleurs formés au marché luxembourgeois*. » C 894

« *Créons des emplois en Moselle et Meurthe-et-Moselle avec les mêmes conditions de salaire, de retraite, de charges patronales qu'au Luxembourg. Ainsi, moins de véhicules, moins de déplacements et moins de pollution, donc plus besoin d'autoroute.*» C 926

Le modèle luxembourgeois apparaît fragile aux yeux de certains et pourrait s'effondrer.

« *Imaginez un seul instant que le Luxembourg ne soit plus ce qu'il était, ce serait un immense gâchis*. » C 282

Au minimum certains participants proposent de redéfinir de nouvelles relations avec le Luxembourg pour réduire les bouchons à court terme :

« *Un plan en plusieurs points : augmenter le nombre de jours de télétravail, Assouplir les horaires ; Paiement des heures perdues dans les bouchons, revoir la taxation des véhicules de fonction.* » C 637

Et de toutes les façons harmoniser les programmes routiers luxembourgeois et français dont certains ne sont pas loin de penser qu'ils sont décidés de manière autonome, sans vouloir se coordonner.

« Du haut du Mont Saint-Quentin et de sa maison, l'esprit de Robert Schuman doit être bien chagriné de ce manque de coopération flagrante. » A928

Pour le développement du télétravail

Devenu depuis peu familier pour beaucoup de salariés, il apparaît souvent comme la bonne idée permettant d'alléger les trajets domicile-travail et par là même de désengorger l'autoroute sans avoir à en augmenter la capacité. Mais il se heurte à un certain nombre d'obstacles dont les participants imaginent bien qu'ils pourraient être surmontés.

Il est parfois interdit : « *J'ai un métier et un travail qui me permettraient de travailler à domicile, mais mon employeur est contre le télétravail, Du coup je dois rouler et perdre entre 1h30 et 2h par jour sur la route. Ne peut-on pas les forcer ou les inciter (financièrement parlant par exemple) à autoriser leurs personnels candidats et en capacité ?* » C594

Citée le plus souvent, la règlementation fiscale complexe en rend l'extension délicate, ou du moins peu attractive

Alternatives Ferroviaires

Plusieurs participant.e.s ont mis sur la table des arguments en faveur d'alternatives ferroviaires : « *Existe-t-il un plan d'actions concret et réaliste pour acheminer les gens aux gares ? On manque de navettes vers les gares, on manque de places de stationnements aux gares et ce n'est pas les 300 places de parking à Thionville disponibles à horizon 2024 qui vont débloquer la situation actuelle.* » C447

« *Si l'autoroute apparaît comme un Investissement sans avenir, je demande un Investissement dans le transport ferroviaire, son développement, et son accès pour tous, c'est ça l'avenir ! Ne vous trompez pas de voie !* » C581

Plusieurs personnes disent qu'il faut développer l'offre ferroviaire mobiliser des financements pour cela mais qu'il faut aussi développer des équipements, de regroupement et d'acheminement des voyageurs dans les gares grâce à la multiplication des parkings. Le dialogue s'ouvre parfois sur leur caractère payant ou gratuit « *puisqu'ils sont aussi financés par le Luxembourg* »

Ils font valoir que l'alternative ferroviaire entre en harmonie avec l'annonce de l'Etat de favoriser l'émergence de REM (Réseau Express Métropolitain). Même si certains font valoir que cette solution ne résout pas tout. Certains participants le font amèrement valoir :

« *Tous les lieux de travail au Luxembourg ne sont pas atteignables par le train.* » C280

« *Quand je lis certains commentaires, que la SNCF pourrait être une alternative à ce projet, les personnes qui proposent cette solution ne prennent jamais le train : des pannes, des grèves, des retards depuis des années et des années, et aucune amélioration.* » C926

Ou alors en rapportant des vicissitudes vécues par les utilisateurs du train. Ils souffrent d'une difficulté d'accès aux gares :

Intervention N°24 de la réunion de Bertrange : « *ça serait bien d'agrandir les parkings pour qu'on puisse tout simplement s'y garer (…), Si on ne peut plus se garer à partir de 7h30, on ne peut pas envisager le train.* »

Alternatives Bus

Le Vice-Président de la Région Grand Est l'affirme lors de la réunion de synthèse de Thionville : « *Vu le temps de l'infrastructure ferroviaire, nous avons besoin d'une complémentarité sur le routier avec des cars express qui soient beaucoup plus nombreux.* »

Intervention N° 8 – Réunion de Florange le 8 décembre : *« Les Bus, Pour l'instant ils sont vraiment aux Trois quarts vides. Je pense qu'il faudrait faire des efforts pour les remplir*»Le projet A31 bis intégrera une voie réservée aux transports en commun (BAU) lors des saturations. Certains pensent que l'autorité organisatrice de mobilités devrait étudier concrètement les perspectives ouvertes par cette future hypothèse et les modalités de continuité avec le dispositif luxembourgeois en cours de construction.

Toutefois si l'A31 bis devait se réaliser,

« *Il est important qu'il y ait une voie dédiée aux bus ou leur permettre l'accès à la BAU en heure de pointe.* » C404

« *La voie réservée au covoiturage doit être posée comme un impératif.* » (Visite exploratoire)

Alternatives parking

La revendication de parkings d'accès aux gares, aires de covoiturage arrêts de bus transfrontaliers fait l'objet de nombreux débats. Ils sont décrits comme trop peu nombreux et souvent saturés, payants malgré des financements conjoints apportés par le Luxembourg, sans la perspective d'un plan de développement ambitieux dans le cadre du *Grenelle des mobilités.* L'information donnée par le Sous-préfet de Thionville selon laquelle le PMF (Pôle Métropolitain Frontalier) va présenter dans les prochaines semaines, une stratégie de déploiement des Parkings-Relais est enregistrée.

Le vélo

Il est cité parfois comme une politique alternative en centrant le réseau de pistes cyclables vers les parcours de covoiturage. » C637

« Pour accroître la capacité des parkings près des gares il faudrait que les gens soient au courant que le vélo permet de faire plus de 2 km à plus de 10 km/h en vitesse de pointe (mon trajet aller pour le travail fait 7,5 km que je fais en 25-30 min) : ça passe notamment par des vraies pistes cyclables, larges et confortables pour rouler entre 15 et 30 km/h, qui sont des chaussées selon le code de la route. » C808

Le choix des tracés

Même s'il s'agit là de l'objet de la concertation : « éclairer le maître d'ouvrage sur le choix d'un tracé », les débats, dominés par le refus d'une solution autoroutière et la recherche d'une alternative s'en préoccupent assez peu. Les prises de position en réunions publiques, sont rares, C'est dans les 885 questions et propositions qu'on les trouve en plus grand nombre. Souvent peu argumentées et peu motivées, les prises de position apparaissent assez péremptoires (Je choisis le tracé X/ Je refuse le trajet Y)

Toutefois leur analyse et celle des cahiers d'acteurs font apparaître des tendances profondes.

Le tracé F 4

Le tracé F4, conforme au tracé historique, ayant notamment fait l'objet de la grande mobilisation du printemps 2016 lors du débat public, a été profondément modifié. Il est présenté cette fois sous forme d'un tracé totalement souterrain, même si certains considèrent qu'il s'agit toujours d'une implantation en centre-ville.

Les arguments forts, présentés par l'association Paix à Florange, de proximité avec des écoles et les jardins des habitations, ont été entendus et le nouveau tracé en souterrain les gomme en grande partie. Ce qui ne veut pas dire que les participants n'ont pas conscience des nuisances nouvelles créés par un souterrain, dont il faut surveiller les points d'entrée et de sortie, les évacuations des fumées toxiques et leurs conséquences sur la santé des riverains.

A l'exception de l'association Paix à Florange, le fuseau F4 apparaît souvent, à la suite du débat, comme un moindre mal pour un certain nombre de participants.

Présenté par la table 7 lors de la réunion de Florange le 9 janvier : « *si on doit quand même retenir un projet, on va dire que la solution qui a le moins d'impact a priori et est pressentie, étant celle du F4 profond.* »

Intervention lors de la réunion de Fameck: « *En tant que Président de la CC val de Fensch, je soutiens effectivement cette version F4, à la fois parce qu'il n'y a pas d'expropriation, il n'y a pas de déforestation massive ; il y a une certaine protection des populations, contre effectivement tout ce qui est nuisances sonores, nuisances sanitaires* »

« *Le trajet F4 me semble le plus adapté si on considère le temps pour le mettre en place et l'impact sur l'environnement.* » C608

Sans pour autant minimiser les conséquences négatives de ce choix,

Présenté par la table 4 lors de la réunion de Florange le 9 janvier : « *les inconvénients : les expropriations de la zone d'activité de Sainte-Agathe, le sacrifice des jardins paysans, l'incertitude sur l'impact des sorties, notamment au niveau des gaz d'échappement, le passage proche des écoles.* »

Les tracés F5

La perspective du tracé F5 est apparue dans le courant du dossier du fait de l'arrêt total de l'activité de la cokerie d'Arcelor et donc de la disponibilité potentielle des terrains désaffectés. Lieu potentiel de passage, lieu de valorisation et de réserve de développement pour le val de Fensch, à proximité du Luxembourg. Cette hypothèse a bénéficié du soutien du maire de Florange qui l'a révélée, et l'a proposée comme trajet alternatif à mettre à l'étude. Sous ses 2 formes, « tunnel de surface » et « tunnel profond » pourtant générateurs de nuisances différentes, les tracés F5 ont entraîné une forte mobilisation de riverains nouveaux, et de fortes oppositions incarnées par le collectif *Non à l'autoroute à Florange-Quartier Gare*. Le point de départ de la mobilisation du rejet a été l'impact en matière d'expropriations de logements, pour la variante F5 en tunnel de surface, déclenchant une angoisse, une colère et finalement un refus. A ce moment de la concertation, l'incertitude est encore grande sur ce que pourrait être le tracé réel. De ce fait les inquiétudes de ceux qui se trouvaient sur le tracé de ce fuseau ne pouvaient être levées.

« *Au sujet des expropriations, on nous répond que nous serons indemnisés à hauteur de la valeur de nos biens, ouf nous voilà rassurés ! Mais connaissez-vous la réalité du marché actuel ? Les prix ? La rareté des biens disponibles ! Il nous sera impossible de retrouver des conditions équivalentes, dans un périmètre raisonnable sans augmenter encore nos temps de trajets quotidiens pour aller au Grand-duché.* » C447

Intervention N°3 de la réunion de Florange du 8 décembre : « *une vie de quartier rasée* »

Intervention N°18 de la réunion de Fameck : «*Le tracé F5 est un coup de sabre au cœur de - je cite le dossier de concertation-, une vaste zone naturelle dans la vallée sidérurgique, très urbanisée, de la Fensch, avec des ouvrages démesurés au cœur de Florange et de sa forêt domaniale. Une reconfiguration du paysage qui impactera immanquablement la continuité écologique de cette zone naturelle qu'est donc le site de Bettange*. ».

Le tracé F5 est aussi apparu comme celui qui transférait dans une zone nouvelle des nuisances inconnues en termes de circulation, donc de bruit, de pollutions dues aux rejets d'échappements, donc des problématiques sanitaires et de santé insuffisamment étudiées à ce jour.

Avec précision et beaucoup de travail sur le sujet, au-delà de la mobilisation publique, souvent réussie spectaculairement et déclenchant un mouvement de sympathie bien au-delà des frontières de la ville le collectif a fait apparaître les difficultés que rencontrait ce tracé.

D'abord au niveau de l'emprise foncière nécessaire et de son coût élevé financier et humain en termes d'expropriations et de bouleversements des quartiers qui se retrouvent traversés par les réseaux routiers.

Puis en débouchant sur le bois de l'Etoile son impact important et difficile à compenser du fait de l'importante surface forestière à défricher. Concernant précisément la forêt domaniale protégée, siège d'une riche biodiversité, le collectif développe un argumentaire juridique concluant à l'impossibilité juridique à traverser cette zone.

La proximité identifiée récemment d'une mosquée turque proche d'un itinéraire potentiel crée une difficulté supplémentaire : la sortie du tunnel est proche de la mosquée, et traverse les terrains qui lui appartiennent.

« *Impact sur 2 000 fidèles et sur plus de 5 000 personnes qui sont touchées indirectement dans la région par l'impact sur ce lieu cultuel, qui est un symbole de vivre ensemble. Si le tracé f5 est pris , il aura un impact humain sur une communauté.* » C885

C'est une péripétie supplémentaire qui révèle à quel point l'acceptabilité de cette réalisation ne sera jamais totalement établie. Le maître d'ouvrage peut en déduire la certitude de voir accompagner chaque acte par des recours et manifestations plus ou moins pacifiques.

Quant au tunnel profond, les participants font valoir son coût élevé (le plus cher des quatre) ; le défi posé à ce jour de la décontamination des terres du crassier, les forts mouvements de déblais et de remblais et les difficultés techniques imaginées.

Le point de vue de la table 6 lors de la réunion atelier de Florange :« *Si on creuse dans notre jardin, à 6 mètres, nous avons de l'eau. Or, vous, vous allez descendre au moins à 30 mètres »*

Les manipulations considérables de déblais (à traiter) et de remblais, les incertitudes sur le calendrier de la mise à disposition des terrains en font un projet inabordable dans le temps du projet. La grande difficulté d'implanter un échangeur irriguant cette zone et permettant sa valorisation en rend d'ailleurs son intérêt moins manifeste.

Le maire de Florange très engagé dans la demande de prise en considération de ce tracé pour en étudier davantage les effets a pris acte de la difficulté et des refus de ces tracés. Point de départ de la mobilisation des Florangeois en 2022, ce tracé n'a bénéficié d'aucun soutien et a reçu le maximum de rejets. Il ne se révèle plus, dès lors soutenu par personne.

Le Tracé F10

Le tracé F10 fait l'objet de la plus grande mobilisation d'intervenants relayant la pétition du maire de TERVILLE qui regroupe 1759 signatures sur un slogan simple « je refuse la variante F10 en viaduc » Un tracé dont on avait peu parlé lors de la concertation de 2018-2019 au point que certains avaient voulu ou bien le retenir, compte tenu de l'absence d'opposition ou bien l'éliminer dans la mesure où il n'intéressait personne.

L'examen attentif de cette proposition, notamment lors de la première visite exploratoire a montré

- Que la ville de Terville se trouverait ainsi enclavée entre 2 infrastructures autoroutières
- Que le projet était le moins susceptible de capter des automobilistes renchérissant ainsi le coût du péage (malgré son moindre coût à la construction)

- Que sa réalisation impliquait une tache massive dans le paysage par l'ouvrage du viaduc et qu'il impactait de manière forte le bois d'Illange sur plus de 9ha
- Et que son caractère payant de Richemont jusqu'à la frontière renforçait le sentiment de spoliation vis-à-vis des utilisateurs habituels de l'A31

De fait au fil de la concertation, cette proposition de tracé qui aurait pu être retenu en 2019 du fait de l'absence d'intérêt des populations et apparaissant de fait comme le plus acceptable s'est révélée comme le plus repoussoir, créant une dynamique de rejet incontestable.

« *Le tracé F10 sera à moins de 200 mètres de chez moi, accepteriez-vous ça chez vous ? Épargnez moi une réponse technique minimisant les impacts et ayez le courage de répondre par un non svp.* » C464

« *Je m'oppose au tracé F10-Viaduc qui entourera ma ville de Terville ce qui créera une nuisance sonore importante, une pollution par le gaz d'échappement également importante et fera baisser le prix de mon bien immobilier.* ». C467

« *Habitant Illangeois, je suis contre le tracé A31bis F10, nous sommes déjà impacté par la mégazone, par Knauff (Nuisances olfactives, sonores et visuelles), par un projet de panneau solaire. Merci d'annuler cette option*. ».C571

Péage – Financement

Depuis l'origine le projet est prévu sous forme d'autoroute concédée et le calendrier de sa réalisation prévoit bien la recherche d'un concessionnaire. L'idée reste toutefois controversée.

Sur le plan du principe d'abord.

Une idée fortement répandue est que l'infrastructure, déjà payée par l'effort de tous, ne doit pas être monnayée.

« *En 1974, nos habitants ont fait l'objet d'expropriations ou ont fait une cession de terrains au nom de l'intérêt général, en contrepartie de la jouissance de commodité de rejoindre le chef-lieu d'arrondissement. Nous contribuables avons payé cette infrastructure. Aujourd'hui l'état nous spolie de notre bien comm*un. » Cahier d'acteurs NAPA31

« *La route est un bien public (comme le pratique de nombreux pays européens), pas une excuse pour faire payer ad vitam aeternam les usagers et engraisser cette mafia routière. Le Luxembourg a montré l'exemple*. » C432

« *Je ne comprends pas pourquoi la partie historique de l'A31 passerait payante alors que seul le trafic frontalier bénéficiera de cet aménagement. Tout le monde ne se rend pas au Luxembourg en provenance de Richemont, il est anormal que ce tronçon historique desservant de nombreuses communes avant le Luxembourg, devienne payant.* » Q564

Par raison ensuite

Le montant des tarifs proposés effraie et certains anticipent avec inquiétude l'actualisation du prix de l'estimation actuelle. Cette solution apparaît comme une ponction supplémentaire insupportable pour le budget des ménages ou même des salariés transfrontaliers dont on pense parfois à tort que l'employeur pourra se substituer à eux. Il est donc réclamé que le péage soit le moins élevé possible.

« *Je pense qu'il n'y a pas besoin d'algorithme pour savoir que les prix dans la construction flambent et que le prix du péage sera bien plus important à l'ouverture de ce contournement que votre projection qui date de plusieurs années.* » C454

« *Je ne connais personne dans mon entourage qui soit prêt à payer un péage. Je suis frontalière et florangeoise et je ne suis pas prête à débourser les sommes annoncées pour cela; j'ai déjà assez de frais avec mon véhicule*. » C447

Rendant plus forte la pression sur le réseau actuel. De ce fait la recherche des voies d'évitement du péage donne le sentiment que les routes secondaires subiront une charge de circulation supplémentaire. La démonstration sur les reports de circulation s'est avérée insuffisante.

« *L'augmentation inéluctable du trafic et le coût de ce péage entraîneront un report d'une partie du trafic vers les routes traversant nos villages limitrophes. Ce qui signifiera encore plus de nuisances pour les riverains (trafic accru, pollution de l'air, pollution sonore, danger pour les piétons et autres usagers de la route...). Il est plus que temps que des alternatives sérieuses soient mises en place rapidement.* » C 870

« *Si l'autoroute devient payante les gens ne la prendront pas et prendront les routes nationales.* » C 415

Un péage le moins élevé possible

Ceux qui ne s'opposent pas au péage, en s'y résignant souhaitent qu'il soit le moins élevé possible en cherchant des financements complémentaires (financements européens, taxe poids lourd…) pour alléger le reste à payer pour les utilisateurs.

« *Il faut une taxe sur les poids lourds pour que le péage soit le moins élevé possible.* » C404

« *Pourquoi ne pas réinstaller les portiques de télépéage qui avaient été préconisés par Ségolène Royal pour faire financer l'entretien des autoroutes par les professionnels de la route, pour qui elles sont gratuites.* » C574

Et modulé selon les utilisateurs

Il est suggéré que les utilisateurs résidents bénéficient d'une exonération de péage et qu'il soit modulé selon les heures d'utilisation.

Et la moins contraignante possible.

Quant aux modalités de perception du péage, l'interrogation sur le fonctionnement du *free flow* et donc la suppression des bouchons créés potentiellement aux gares de péage, elle n'apparaît plus comme une inquiétude, contrairement aux débats de 2018-2019. Tout au plus un rappel :

« *OUI cette autoroute doit être à péage NON le péage ne doit pas être des barrières traditionnelles.* » C654

Impacts – biodiversité

Pour beaucoup de participants, la préservation de la biodiversité est une préoccupation prégnante sans être démontrée. Ceux qui vont le plus loin dans cette direction sont les membres de l'association de sauvegarde du site de Betange, parlant au nom d'un collectif de 10 associations patrimoniales et environnementales. Avec détermination soir après soir, et dans un cahier d'acteurs très documenté ils expliquent en quoi le site de Betange implanté dans un ensemble boisé de 450 hectares constitue un réservoir remarquable de biodiversité, énumérant un certain nombre d'espèces déjà à protéger. L'allée des marronniers est ainsi devenue un symbole de la résistance à la pénétration par l'automobile. Le maître d'ouvrage semble avoir entendu ce message prévoyant la préservation de cette allée plantée en en prévoyant un passage souterrain, non sans un certain surcoût au demeurant. Il reste à démontrer que ce passage souterrain est possible et ce qu'il aurait comme conséquence sur des arbres désignés comme centenaires. A tout le moins il conviendrait de faire un état phyto sanitaire de cette plantation avant même de commencer des travaux de transformation.

Une des associations de ce collectif va plus loin en opposant 2 intérêts généraux :

« *L'un étant celui de la libre circulation de citoyens, dans des conditions correctes, intérêt par ailleurs aisément monétarisé, l'autre étant celui de la […] libre circulation et de la quiétude d'une faune menacée, non monétisable.* » C861

Sur cette base un cahier d'acteurs fait valoir pour le tracé F4 : « *les impacts en termes de pollution lumineuse, visuelle, sonore et atmosphérique considérables […] Le passage en souterrain ne réglant pas le problème de la Co-visibilité avec l'ouvrage*. » Pour le tracé F5 il considère qu'il s'agit « *d'un coup de sabre au cœur d'une vaste zone naturelle dans la vallée très urbanisée de la Fensch avec la destruction de 14 hectares de forêt*.» Le tracé F10, s'il devait se réaliser « *induirait un taux de mortalité des espèces par collision particulièrement élevé* ». (Cahier d'acteurs N°6).

Plaidant pour un abandon total du projet, et la recherche de solutions de mobilités alternatives, le cahier d'acteurs N°6 demande qu'une éventuelle réalisation puisse être « la plus éloignée possible » et qu'il soit accordé « une attention particulière à l'allée des marronniers ».

Impacts - air

Que le projet doive enregistrer la perspective d'une moindre production de pollutions du fait de la diminution des bouchons, et que la perspective de développement des véhicules électriques ait le même effet, laisse sceptiques les participants aux débats qui ne croient guère à cette double perspective énoncée par le maître d'ouvrage.

D'autant que la zone est déjà significativement impactée notamment par l'usine Knauf, souvent dénoncée.

« *les effets cumulatifs de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores entre l'A31bis, l'usine Knauf et l'A31 inquiètent.* » Intervention N°26 de la réunion de Bertrange

Ils font valoir que les tunnels profonds ne signifient pas diminution des émissions polluantes, et que celles-ci au contraire se concentrent sur les extrémités des tunnels.

Impacts - bruit

La remise à niveau environnementale pour un projet neuf porte aussi sur le bruit. La demande de murs anti bruit rencontre le scepticisme de ceux qui ont déjà entendu des promesses de ce type sans en voir la réalisation .Mais la revendication reste posée.

Là aussi une régulation du trafic pourrait valoir amélioration sur ce critère.

Intervention N°30 lors de la réunion de Bertrange : "j'ai une solution. Vous limitez la vitesse à 90 comme vous êtes à Metz, vous avez 90 à Metz, on n'est pas moins que Metz, donc vous pouvez faire la même chose et on limiterait au moins à 10 décibels le bruit"

Le débat esquisse une réflexion sur la manière de construire l'infrastructure

Le chantier, dont on devine l'ampleur et les désagréments qu'il va faire peser sur l'infrastructure déjà chargée.

« *Les nuisances sonores tout au long de la journée.* » C 805

Et les contentieux éventuels

« *Qui sera tenu responsable en cas de mouvement de terrain, car qui dit travaux souterrains de forage dit vibrations etc…. Si ma maison bouge ou présente des fissures dues aux vibrations de forage.* » C805

La réalisation peut-elle être exemplaire ?

« *Quelles seront les origines géographiques (régions, pays) des matériaux utilisés pour la construction des infrastructures et 3eme voie: remblai, bitume, glissières de sécurités? Est-ce que l'impact de l'extraction de ces matières premières est pris en compte dans la réflexion sur l'impact environnemental global de la construction.* » ? C89

Demande de précisions et recommandations au maître d'ouvrage de l'A31 Bis

Dans ce rapport les garants ont identifié les différents points sur lesquels le public interroge le projet et par rapport auxquels les responsables du projet doivent apporter des éclaircissements. Certaines interrogations et arguments qui ont émergé durant le débat, n'ont pas encore fait l'objet d'une réponse. C'est l'ensemble de ces interrogations qui sont précisées ici.

Il est donc demandé à l'Etat d'y répondre ou de préciser qui peut répondre quand, s'il ne le peut pas lui-même.

Il doit rendre publique sa décision de poursuivre, modifier, suspendre ou abandonner son projet. S'il le poursuit, il conviendra d'énoncer son choix en indiquant sur quels points il modifie son projet et de mener en parallèle une réflexion *sur la variante 5*.

A propos de la concertation : 3 préconisations :

- Profiter de la phase de concertation continue encore ouverte pour sensibiliser les jeunes publics (étudiants, lycéens, collégiens, apprentis) au projet d'infrastructure et à ses implications. Il apparait nécessaire de proposer un plan d'information et de concertation sur ce point.
- Si la décision du maître d'ouvrage prend la forme d'une simple lettre du ministre comme à la suite du débat public de 2016 et à celle de la concertation intermédiaire de 2018-2019, on ne pourra se contenter de cette simple décision, qui à l'évidence n'entrera pas dans les détails.

  Il importe de pouvoir **prendre connaissance publiquement du rapport des garants et de la réponse ministérielle**. Il devra être organisé une réunion de rendu de la concertation dite de « *reddition des comptes* ». Elle devra permettre de rendre publics les enseignements que le porteur de projet tire de cette concertation et les réponses qu'il apporte aux interrogations posées par les participants à la concertation.

- Auditionner un certain nombre de rédacteurs de cahiers d'acteurs qui ont fait des propositions complètes et complexes (ex cœur de ville sans camion) et qui ne pouvaient avoir d'écho dans les réunions publiques.

A propos de la transparence : Rendre publiques les études préalables

- L'Etude du *cabinet Ranette* sur la biodiversité autour du parc de Betange.
- L'état d'avancement de la procédure de classement de l'allée des marronniers.
- Présenter l'étude d'impact du projet ainsi que les études préalables (faune-flore …) avant leur inscription dans le dossier soumis à l'enquête publique.

Des explications complémentaires et/ou des études préalables

- Mettre au point un instrument de mesure et de suivi du bilan carbone de ce projet.
- Etablir un tableau prévisionnel des temps de parcours selon le tracé susceptible d'être choisi.
- Réaliser une analyse phytosanitaire sur la situation des marronniers centenaires et les atteintes subies selon le scénario choisi.
- Eclaircir le concept de co-visibilté à propos du parc et du château de Betange)

« L'option Zéro » doit faire l'objet d'une analyse prospective. En parallèle de la préparation du dossier soumis à l'enquête publique.

En interrogeant le « Grenelle des mobilités », il est nécessaire de mettre en évidence les scénarios complémentaires ou alternatifs pour le renforcement d'un plan de circulation multimodal avec le Luxembourg. Cette analyse doit comprendre notamment

- le plan de développement de l'offre ferroviaire et son accès (plan de parkings…) de part et d'autre de la frontière.
- le schéma de développement du covoiturage.
- le schéma de développement du transport par BHNS.

En ce qui concerne l'élargissement de l'infrastructure au nord de Thionville

Approfondir l'hypothèse d'affectation de la BAU à la circulation des transports collectifs. Ainsi que l'hypothèse d'une voie réservée au covoiturage [présentation des expériences déjà tentées à ce jour]

Confronter la solution choisie avec les décisions et propositions faites sur la partie luxembourgeoise de la liaison autoroutière.

Une infrastructure autoroutière qui ne soit pas celle du passé.

Esquisser et rendre publics les scénarios de l'autoroute du futur pour donner à voir ce que pourrait être une infrastructure mise à la disposition des automobilistes entre 2030 et 2035

à propos du péage

Recenser les différents partenaires financiers qui pourraient contribuer au financement de l'infrastructure et donc en diminuer par là le poids pour les utilisateurs. Présenter l'état d'avancement des réflexions sur l'Ecotaxe.

Rassembler les différents modèles de modulation de péage.

Recenser les différents systèmes de *free flow* et le bilan des expériences déjà réalisées.

Sur le projet d'infrastructure

Revoir le dessin de l'échangeur 42 (celui du bois de l'Etoile) et l'échangeur 41 (celui de sainte Agathe) pour apprécier la possibilité d'augmenter les fonctionnalités et d'indiquer leur coût en consommation d'espace et leur impact sur les boisements.

Présenter le tracé des éventuels murs anti bruit.

Présenter l'esquisse du chantier dans son calendrier et dans ses modalités. Proposer un suivi de ce chantier associant les riverains.

Sur les pollutions

Etablir un point zéro des pollutions et leur effet sur la santé. Proposer un dispositif partagé des mesures permettant d'en établir leur évolution prévisionnelle. Pendant la période d'élaboration du dossier de l'enquête publique, avant le démarrage des travaux, puis celles du chantier et enfin après la mise en service.

Annexes

Annexe 1 - Analyse des cahiers d'acteurs»

Analyse des cahiers d'acteurs remis à l'occasion de la réunion de synthèse et exposés au maître d'ouvrage le 2 Février

Fidèle au principe d'équivalence de la parole de la CNDP, nous analysons les cahiers d'acteurs selon leur ordre d'arrivée, sans les classer par genre (élus et collectivités d'une part associations d'autre part) nous regroupons les contributions 15/16 et 20 émanant respectivement de ATTAC Moselle, Air vigilance et Lorraine environnement qui sont un *copié collé* d'un même texte.

N°	Entités
1	Alternatives 31
2	Ecologistes du Grand Est
3	Fédération régionale des travaux publics
4	CA de Porte de France-Thionville
5	Impact lorraine mobilités
6	Association de sauvegarde du site de Bétange
7	Entreprises lorraine Nord (ELN)
8	Paix à Florange
9	FNAUT-AGIR
10	CC Val de Fensch et commune de Florange
11	Non à l'autoroute à Florange
12	The Shifters
13	Eurometropole de Metz
14	Bureau municipal de Florange
15	Association ATTAC
16	Association Air Vigilance
17	Non à l'autoroute à péage (NAPA 31)
18	Elus d'opposition Florange
19	2 Contributions de M Leonard
20	Lorraine nature environnement
21	Conseil Départemental de la Moselle

Numérotation des 21 cahiers d'acteurs enregistrés.

Au-delà des cahiers d'acteurs le site de la concertation a enregistré des contributions très argumentées qui n'ont pas revendiqué à être dans cette catégorie : *E login 4*, le syndicat mixte ouvert issu de la communauté d'agglomération portes de France Thionville exprime a quel point le tracé F10 serait préjudiciable selon ses auteurs à la réalisation du parc industriel et logistique de la ZAC Europort. Le conseil de développement de la même communauté d'agglomération rappelle son attachement à l'infrastructure A31 bis en rejetant résolument le tracé F10.

1 Alternatives 31

Alternatif 31, collectif réunissant 26 associations au long des 115 km de l'A31, a centré sa représentation sur les problèmes de santé et la compatibilité du projet avec la stratégie nationale bas carbone (SNBC) et la loi climat et résilience. Ce collectif estime que le projet soumis à la concertation est totalement incompatible avec les engagements nationaux. Il propose que les réflexions se portent sur un autre modèle de développement visant à réduire le nombre et la durée des déplacements et à utiliser d'autres modes de déplacements. Il se déclare prêt à participer à un dispositif de co-construction qu'il appelle de ses vœux.

2 Ecologistes du Grand Est

Le Groupe Les Écologistes de la Région Grand Est considère que le projet de l'A31 bis ne respecte pas les engagements climatiques et environnementaux de la France. Il considère que le projet ne supprimera pas la congestion de circulation et aggravera donc la pollution de l'air. Le groupe préconise d'harmoniser le projet français avec le projet luxembourgeois actuellement en construction. Le groupe formule nombre de propositions visant à réduire la circulation autoroutière, la dépendance économique avec le Grand duché du Luxembourg et demande une évolution vers davantage de mobilités alternatives. Il souhaite donc que le projet A31bis ne soit pas réalisé.

3 Fédération régionale des travaux publics

La Fédération des Travaux Publics de Lorraine a pris le parti de ne pas émettre de préconisation sur le choix des fuseaux « nous prenons position de ne pas prendre position »mais elle apporte sa lecture de « technicien » pour enrichir l'analyse partagée des différents fuseaux soumis à cette concertation. La fédération conclue sa présentation en rappelant que, de son point de vue, ce projet est de nature à faciliter l'activité de ses membres et de renforcer l'attractivité économique de la lorraine.

4 Communauté d'agglomération de Porte de France-Thionville

Cette communauté tient à rappeler l'historique des étapes de concertations et de participations qui ont amené l'Etat à soumettre 4 propositions de tracés à cette nouvelle concertation, tout en excluant la proposition de tracé F10 jugée défavorable à la desserte du Val de Fensch, elle réaffirme le besoin et l'urgence pour le territoire de pouvoir disposer d'un axe structurant favorisant l'attractivité économique et les mobilités par une solution en « tunnel profond ». Elle rappelle la nécessité que le projet d'échangeur de l'Etoile soit complété et que la jonction avec la RN52 soit réalisée.

5 Impact Lorraine mobilités

Cette association qui s'exprime au nom du « monde économique régional » considère que l'avenir de la région repose en grande partie sur la fluidité des mobilités. Elle est donc favorable à la réalisation de l'A31bis compte tenu du doublement du trafic ces trente dernières années. Elle s'en remet aux spécialistes pour choisir entre les deux solutions qui lui semblent les plus favorables : F4 tunnel profond ou F5 tunnel simple. Pour avoir été présente à différentes réunions de concertation elle comprend l'inquiétude des riverains et des associations environnementales générées par l'ampleur de ce projet et de ses impacts.

6 Association de sauvegarde du site de Bétange

Initiée par les propriétaires du site, l'association fédère 10 associations environnementales et patrimoniales. Elle rappelle qu'au cœur d'une zone largement urbanisée et industrialisée, le site de Bétange constitue un secteur remarquable de 65 hectares dont le parc et l'enceinte de 4 kms sont inscrits à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques. C'est ce qu'elle a souhaité développer par une analyse environnementale détaillée. Elle se prononce donc contre le projet de l'A31 bis et pour le développement en priorité des moyens alternatifs de mobilité sur le territoire nord-mosellan. Si le projet venait, malgré tout, à se réaliser, l'association et ses dix partenaires demandent que le nouveau tronçon s'éloigne au maximum du parc de Bétange et préserve l'allée des marronniers longue de 700 mètres.

7 Entreprises lorraine Nord (ELN)

ELN, association représentative de 180 chefs d'entreprises du Grand-Est, considère que le projet d'A31bis représente un enjeu crucial de mobilité pour la Région Grand-Est et tout particulièrement pour la Moselle Nord. ELN juge nécessaire de développer conjointement, ce projet d'autoroute et l'ensemble des solutions liées à la mobilité : voies ferroviaires, espaces de covoiturage… Elle considère que la mobilité d'aujourd'hui et de demain doit favoriser les actions de covoiturage, avec des solutions clé-en-main pour ses usagers (plateforme performante). Elle doit également respecter les riverains mais aussi la biodiversité.

8 Paix à Florange

Cette association de riverains indique relayer l'avis unanime des habitants, contre le projet de l'autoroute A31 bis compte tenu des impacts environnementaux et des contraintes de voisinage. Historiquement installée dans l'opposition à ce projet, elle en a permis une profonde transformation au fil des concertations. Elle réclame une véritable politique de transports en commun en jouant sur la complémentarité des différents modes de déplacements et la création d'une autorité organisatrice de transports qui coordonne l'ensemble des services de transports dans le périmètre des tracés.

9 FNAUT-AGIRR Lorraine

Cette association agréée de protection de l'environnement et d'intérêt général, réclame une réflexion sur une nouvelle relation entre la région et le Luxembourg car elle ne peut pas considérer que, définitivement, « les dépenses soient d'un côté et les bénéfices de l'autre. » Soucieuse de développer les moyens de transports alternatifs, elle préconise l'abandon du contournement de Thionville, l'abandon de l'élargissement à 2x3 voies et de la mise en concession. Elle plaide donc pour un simple aménagement permettant aux bus d'éviter les bouchons sur l'A31, et une remise à plat des services de transports publics locaux du nord Lorrain.

10 Communauté des communes du Val de Fensch et commune de Florange

Les deux élus en charge de ces collectivités expriment une position commune. Ils se félicitent que leurs demandes d'étudier des solutions en « Tunnel profond » aient été prises en considération. Tout en rappelant la nécessité de développer les solutions de mobilité du secteur nord lorrain, ils se prononcent pour le choix du fuseau F 4 en tunnel profond qui leur semble le plus favorable. Cette solution évite les expropriations d'habitations et désenclave le territoire dont ils sont en charge de la gestion. Ils notent que des questions restent à éclaircir : le goulot du tunnel du bois du Chêne (A30) et le devenir de l'actuelle de l'A31 entre Richemont et l'échangeur de Bétange.

11 Collectif non à l'autoroute à Florange-quartier gare

Crée en février 2021, a l'occasion de l'émergence des itinéraires 5 qui impactaient directement leur quartier le collectif a rapidement dépassé, la simple défense d'un morceau de ville pour analyser le dossier dans son ensemble, et en comprendre les tenants et aboutissants. Au-delà du travail d'analyse des propositions d'un point de vue concret mais aussi, réglementaire ils sont les responsables d'une réelle mobilisation de cercles plus éloignés du dossier et du projet de trajet. Dans des manifestations publiques d'une part, et dans les réunions de la concertation d'autre part. Le cahier d'acteurs comporte 7 pages, assortie d'annexes. Chaque argument étant développé, la conclusion peut être citée intégralement. Elle témoigne du refus des propositions F5. : « le trajet F5 comporte de nombreuses contraintes : contrainte de temps non respectée, cout élevé de l'infrastructure, déforestation, destruction des paysages et du cadre de vie, expropriations « coût humain considérable » non-respect des règlementations environnementales en vigueur, péage exorbitant, desserte de territoire amputée, report du trafic »

12 The shipters

Soutiens du think tank bas carbone, ils mettent en évidence la non-pertinence de ce projet avec l'objectif de décarbonation. En l'absence de précisions de la part du maitre d'ouvrage ils proposent leur propre analyse qui vise à ne pas donner suite à la réalisation de l'A 31 bis mais plutôt investir dans une ligne de RER, et de répartir l'effort entre ferroviaire, autocar et co-voiturage permettant ainsi de diviser par 2 les émissions de gaz à effets de serre.

13 Eurométropole de Metz

Absente dans le débat sur la partie nord du tracé, mais attentive à la suite du dossier dans la partie centre de l'A31 bis, l'Eurométropole s'appuie sur une motion adoptée par son assemblée le 30 janvier 2023. Elle appelle à mettre rapidement en œuvre le projet par l'accélération des procédures administratives pour la réalisation des aménagements sur l'ensemble du parcours et réclament des engagements dans le volet mobilité du contrat de plan Etat Région. La délibération souhaite « un projet multimodal […] intégrant une remise à niveau environnemental des infrastructures existantes ». Ils ne choisissent aucun tracé dans la partie Nord

14 Bureau municipal de Florange

Pour se conformer à la règle du débat public de cahiers d'acteurs, le bureau municipal a adopté une délibération confirmée par le conseil de Florange le 8 février. Présent tout au long de l'instruction et de la phase de concertation, il affiche une position résolue. Accompagné d'un courrier co-signé avec le président de l'agglomération du Val de Fensch et se référant à la motion départementale ils se prononcent « avec satisfaction » pour le tracé F4 en tunnel profond. Il estime que c'est celui qui correspond le mieux aux intérêts du territoire « en excluant les expropriations et ne coupant pas la ville en deux ; le moins attentatoire à l'environnement (patrimoine forestier, protection des populations des nuisances et pollutions). La délibération, réaffirme son soutien inconditionnel à la réalisation rapide du projet, « attendu depuis plus de 30 ans ». Elle « exclue résolument le tracé F10, soutient une réalisation en tunnel profond en protection des populations et en maintien des résidents »

Trois associations, Attac-Moselle (15), Air vigilance (16) et Lorraine nature environnement (20) ont déposé un texte semblable

Elles considèrent que la réponse autoroutière ne répond pas aux enjeux à venir, qu'elle engage dans une voie sans issue qui n'est ni écologique ni sociale et couteuse pour les travailleurs qui devront payer un péage au profit d'un concessionnaire. Ce projet ne respecte en rien le plan de protection de l'atmosphère, augmente la pollution et détruit les écosystèmes des forêts et de zones humides. Elles réclament pour l'ensemble du trajet un ensemble d'alternatives douces, une approche systémique développée en 11 points.

Elles estiment que le débat actuel n'est qu'un simulacre pour justifier une décision déjà prise en haut lieu et donc une « une violation évidente de la démocratie ».

17 Napa 31

Association crée par refus du péage mais qui a depuis élargi son point de vue. Son représentant très présent dans les débats publics s'est manifesté par un franc parler parfois à contrecourant des discours dominants. Parlant inlassablement au nom de ceux qui subissent aujourd'hui les nuisances de la circulation transfrontalière du fait du transfert déjà réalisé de la circulation en dehors de l'itinéraire autoroutier saturé « *aujourd'hui, l'enfer au cœur des villages* »

Il réclame l'urgence de la création de la 3° voie au nord de Thionville réservée exclusivement aux transports en commun et au covoiturage 3+. Il est résolument opposé à la mobilisation de la BAU. A propos du péage, au-delà d'une opposition de principe il demande que soient exonérés de ce droit de péage les riverains résidents entre les échangeurs 44 et 62

Il se prononce pour la proposition F4, tout en regrettant le surcoût généré par le tunnel profond plutôt que celui de la tranchée couverte.

18 Les élus d'opposition de Florange

Très présente au cours des débats une élue a choisi de déposer un cahier d'acteurs, résumé des positions développées soir après soir. Au niveau des circulations son analyse des propositions en débat conclue que c'est au bénéfice de Thionville et que les florangeois n'ont rien à y gagner. Elle estime qu'on se contente donc de déplacer le problème d'un endroit à l'autre. Elle refuse tout nouveau projet d'autoroute en zone urbaine mais réclame le réaménagement de l'autoroute existante et une réflexion sur les autres mobilités.

19 Cœur de ville sans camion

Cahier d'acteurs déposé par un habitant de Terville, participant aux débats, qui a cherché à faire valoir un point de vue même s'il a renoncé à l'exposer lors de la réunion de synthèse. Favorable à l'A31 bis, « *car tous les moyens de transports sont nécessaires* », partisan d'un tracé en tunnel profond et *finalement le F4*. Il plaide pour le réaménagement des échangeurs 41 et 42, dont il détaille les modalités. Compte tenu du caractère couteux de ce choix et de ce que les moyens financiers semblent ne pas être réunis, il propose toutefois de surseoir à la décision et ainsi de tarir la source de recrutement de personnel transfrontalier imposant par là au Luxembourg de prendre en partie à sa charge le cout de cet aménagement en y affectant le produit de sa taxe sur les carburants.

21 Conseil Départemental de la Moselle

Le Président du Conseil Départemental de Moselle présente la délibération votée le jour même par son assemblée. Cette délibération se prononce pour le démarrage dans les 5 ans du projet de l'autoroute A31 bis, en excluant le fuseau F10, en complétant le projet d'échangeur de Bétange, en renforçant les connexions routières du secteur (RD13, RN52, RD1, RD15 et RD58). La délibération précise également que le projet routier doit se faire en complément des autres infrastructures de mobilités, à mettre en œuvre (voies ferroviaires, ligne BHNS, voies dédiées aux mobilités douces).

Annexe 2 - Analyse des retombées « média »

Cette concertation a bénéficié de nombreux échos sur tous les supports média bien au-delà des annonces légales. Dès la conférence de presse initiée par le Préfet de Moselle le 15 novembre 2023 de nombreux médias ont diffusé l'annonce de cette concertation.

Lors du déroulé même de cette concertation Les journaux régionaux (Républicain lorrain, la Semaine…) ont spontanément apporté leur contribution à l'information sur les réunions publiques, relayant les positions des uns et des autres, rendant compte des mobilisations opérées par les associations. Des radios locales ou la télévision régionale ont également largement rendu compte du débat et des évènements qui se sont déroulés pendant la période. Les médias luxembourgeois ont également suivi de près cette concertation.

Les réseaux sociaux ont été très actifs tout au long de la concertation

Les associations et notamment le collectif Non à l'autoroute à Florange – quartier gare ont réellement cherché à développer l'information. Habiles en coups de communication, présents sur de nombreux débats radiophoniques, et à la télévision régionale. Leur contribution dans la diffusion de l'information sur le projet a été considérable.

Au 7 février les transcriptions de médias relatant cette concertation constituaient à eux seuls un recueil de 76 pages qu'il n'est envisageable de faire figurer ici.

A31 bis : au nord de Thionville, on ne veut pas de péage !

La phase de concertation du projet A31 bis s'est poursuivie à Kanfen. Si la perspective d'élargir les voies au nord de Thionville n'est pas contestée, les habitants des communes avoisinantes rejettent en bloc l'idée d'un péage, qui risque de déporter le trafic sur les routes secondaires déjà congestionnées.

Après Thionville, Terville ou encore Florange, ce fut au tour de Kanfen d'accueillir, lundi 12 décembre, une réunion publique de concertation sur le projet A31 bis. Une réunion axée sur la mise en concession et l'élargissement à 2x3 voies au nord de Thionville, qui faisait suite à la présentation des différentes variantes F4, F5 et F10, au sud de Thionville.

L'élargissement des voies, entre le nord de Thionville et la frontière

Il est prévu sur 12,5 km. En complément des trois voies, la bande d'arrêt d'urgence sera réservée aux transports en commun. Cet aménagement devrait permettre de fluidifier la circulation aux heures de pointe et en cas de bouchon, et d'accompagner le développement du transport collectif par cars transfrontaliers. Sur cette BAU, la vitesse sera limitée à 70 km/h. La voie la plus à gauche n'est, pour l'instant, pas dédiée au covoiturage, comme ce sera le cas sur l'A3, au Luxembourg, dans la continuité de l'A31 bis. « C'est toutefois une idée à ne pas écarter », estime le préfet de la Moselle. Cet élargissement s'accompagnera d'une mise à niveau environnementale de l'infrastructure, de la reconfiguration des échangeurs et de la réhabilitation de l'aire d'Entrange, pourtant rénovée il y a peu. Il s'agira d'y créer davantage de places de parking, notamment pour les poids lourds qui stationneront pour s'y reposer. « Ce qui permettra de réduire le flux », annonce Paul Bouzid, du service transports de la Dreal.

La mise en concession

Le coût du projet A31 bis sur le secteur nord est estimé entre 455 et 860 millions d'euros, en fonction des scénarios d'aménagement retenus. Pour réaliser ces derniers rapidement – pour 2030 ou au plus tard 2035 –, l'État prévoit la mise en concession, et donc de faire payer l'usager plutôt que le contribuable. Pour garantir la fluidité de la circulation, il envisage un système de péage par portique appelé « flux libre » ou « free flow ». Comme sur l'A79. Il s'agira d'un péage utilisant la lecture automatique de badges ou de plaques d'immatriculation, sans l'implantation de barrières physiques. Pour régler le péage, quatre solutions : l'abonnement par plaque, l'abonnement télépéage, le règlement en ligne et la borne de paiement sur les aires de l'autoroute.

Côté tarifs, entre Richemont et le Luxembourg, l'État a fait ses estimations : 4 € pour le tracé avec la variante F4, 4,40 € pour le tracé avec variante F5 tunnel profond, 2,80 € pour le tracé avec la variante F5 tunnel de surface et 3,10 € pour le F10-Viaduc.

Ces tarifs évoluent bien entendu ensuite selon votre point de départ. Un Kanfen/Luxembourg est, par exemple, annoncé à 0,70 €.

Ludovic BEHRLE

Le Républicain Lorrain Thionville Hayange
le 9 décembre 2022 à 17:06 ·

Florange. Concertation publique portant sur le projet d'A31bis : une réunion sous tension.

REPUBLICAIN-LORRAIN.FR

Florange. A31bis : la réunion thématique vire au dialogue de sourd

Une réunion sous tension. Jeudi soir, l'échange organisé au complexe de Bétange, à Floran...

14 4 commentaires 1 partage

Fin de concertation pour l'A31bis, un tracé se distingue

Les dix semaines de concertation n'ont pas permis aux partisans et opposants à l'A31bis de se mettre d'accord. Jeudi soir à Thionville, la synthèse des échanges préliminaires au choix d'un tracé définitif a réuni 250 personnes dans une ambiance électrique.

Les dix semaines de concertation publique n'ont pas été de trop pour recueillir les nombreux avis relatifs au futur tracé de l'A31bis en Moselle-nord. Ce projet, dans les tiroirs depuis des décennies, suscite toujours autant de passions, d'attentes mais aussi de crispations eu égard aux conséquences sanitaires et environnementales induites auprès de la population locale. Le préfet Laurent Touvet en a eu un dernier aperçu jeudi soir à Thionville, où s'est déroulée la réunion de synthèse de ces nécessaires travaux préliminaires.

Plus de 250 personnes ont assisté à cette soirée, qui s'est déroulée dans un climat électrique alimenté par les riverains impactés d'une façon ou d'une autre, quel que soit l'un des quatre faisceaux retenus.

« Il y a un point sur lequel je ne suis pas ébranlé : c'est celui de l'utilité publique. J'estime qu'on ne peut pas laisser ce dossier en plan », a lâché Laurent Touvet, douchant les espoirs de ceux qui espèrent encore l'abandon de la solution routière pour décongestionner le trafic vers le Luxembourg.

Le représentant de l'État dit avoir « beaucoup écouté » au cours de cette concertation et aussi entendu « les défauts » de chacun des projets. « Ils doivent être améliorés » La question des échangeurs, qui selon leur localisation favorisent ou pas les dessertes locales, et la position de murs antibruit font partie, entre autres, des points à creuser.

Le préfet a trois mois

À l'exception de la conseillère régionale Éliane Romani pour le groupe EELV et du député RN Laurent Jacobelli, tous deux opposés au projet autoroutier pour des raisons divergentes, les élus locaux s'accordent sur la nécessité d'avancer. Et vite. Chaque jour qui passe, l'engorgement sur l'A31 grandit ; circuler est un enfer aux heures de pointe. Pierre Cuny, maire de Thionville, Patrick Weiten, président du Département, Olivier Postal, maire de Terville : tous sont d'accord sur le fait que l'A31bis n'est qu'une partie de la réponse à la mobilité en Lorraine-nord mais ils espèrent cette fois une avancée. À condition que l'option retenue reste soutenable pour leurs administrés.

Des quatre faisceaux proposés, celui passant par Florange avec une option de tunnel profond, qui limite les impacts environnementaux et éviterait les expropriations, semble recevoir la plus grande adhésion. Rémy Dick, maire de Florange, est celui qui parle le mieux de ce faisceau F4. « Nous parlions de cette option de tunnel profond en 2018 déjà. Je suis satisfait de voir que l'idée a mûri depuis », a-t-il indiqué. Cette « solution de consensus », comme il l'semble-t-il pris une pet d'avance sur les trois a proposés. Reste son coû de plus de 300 millions

Le préfet dispose de pour émettre son avis part au ministère des Tr

Chry

Tous ceux ayant pris soin de consigner par écrit leur argumentaire dans ce que l'on nomme des « cahiers d'a ont disposé d'une prise de parole de 5 minutes. Dix-hui intervenants se sont succédé au micro : élus, associatio environnementales, collectifs de riverains… Photo RL/Arr

Annexe 3 – Analyse des pétitions

Lors de la concertation 5 pétitions ont été identifiées et mises en ligne :

"Pétition contre la variante F10 Viaduc"

Cette pétition rejette la variante « F10-Viaduc » sans développer d'argumentaire sur le document. Portée par le Maire de Terville : (voir observation C796), il indique que 1411 signatures manuscrites ont été recueillies plus 348 signatures numériques sur la page internet dédiée : https://www.change.org/p/projet-a31bis-p%C3%A9tition)

Soit un total de 1759 signatures

"Pétition contre l'A31 bis" de Bertrange :

Cette pétition évoquant une motion votée en 2022 par le conseil municipal de Bértrange, s'oppose au projet d'A31 bis du fait du risque d'augmentation des nuisances pour les communes impactées. On compte 123 signatures manuscrites

Soit un total de 123 signatures

"Pétition contre l'A31 bis passant par Florange » :

Cette pétition rejette l'ensembles des tracés proposés et demande aux décideurs de renoncer à ce projet, compte tenu des nombreux impacts pour les riverains.

A noter que c'est une pétition ancienne, démarrée en 2021 - https://www.petitionenligne.fr/petitioncontrela31bispassantparflorange),

120 signatures numériques ont été enregistrées entre le 9 novembre et le 3 février auxquelles s'ajoutent par ailleurs 540 signatures manuscrites.

Soit un total de 540 signatures

« Pétition - Je suis contre le projet A31bis F10 »

77 coupons T identiques (un seul publié sur le site internet) venant d'Illange : « Je suis contre le projet A31bis F10 pour ces raisons : ce projet ne résoudra pas le flux vers le Luxembourg car il est payant ; d'une autoroute 3 voies (A31), on est orientés vers une autoroute deux voies source de danger ; augmentation des nuisances sonores, olfactives, et réduit la forêt de Yutz et d'Illange »

Soit un total de 77 signatures

« Pétition - OUI à l'A31 Bis OUI au tunnel profond NON au F10 »

68 contributions numériques identiques (une seule publiée) venant également d'Illange : « OUI à l'A31 Bis OUI au tunnel profond NON au F10 »

Soit un total de 68 signatures

Annexe 4 - Mode de repérage des renvois

Dans ce rapport certaines citations sont suivies d'un repère de la forme « CXXX » cela correspond au numéro d'ordre des contributions du public figurant sur le site internet de la concertation, à la rubrique - Donner votre avis en ligne -

Pour accéder, suivre le lien : https://www.a31bis.fr/fr/donnez-votre-avis-en-ligne

PIÈCE K.13

8. Bilan de la concertation publique de 2022-2023 concernant le secteur Nord du projet A31bis, établi par l'Etat, en février 2024.

PRÉFET
DE LA MOSELLE
Liberté
Égalité
Fraternité

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement

Sommaire

PRÉAMBULE 4

RAPPEL DU PROJET 5

PARTIE 1 / DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION 6

LES OUTILS D'ANNONCE ET D'INFORMATION 9

LES MODALITÉS DE DIALOGUE ET DE CONTRIBUTION 12

LES CHIFFRES DE LA PARTICIPATION 19

PARTIE 2 / SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS LORS DE LA CONCERTATION ET DES RÉPONSES APPORTÉES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE 21

1. UN CONSENSUS SUR LA NÉCESSITÉ D'AMÉLIORER LA MOBILITÉ DANS LE NORD LORRAIN 22

1.1. Le constat souvent réitéré d'un manque de moyens pour la mobilité 22
1.2. Un constat partagé d'une infrastructure saturée entre l'échangeur de Richemont et la frontière luxembourgeoise 23
1.3. Une demande forte pour une stratégie multimodale avec ou sans le projet A31 Bis 25
1.4. Une demande de diminution des déplacements, notamment en remédiant aux limitations fiscales voire sociales du télétravail pour les travailleurs transfrontaliers 26
1.5. Une nécessaire coordination avec les autorités luxembourgeoises 27

2. L'OPPORTUNITÉ DU PROJET A31 BIS 28

2.1. Des questionnements sur la compatibilité du projet avec les engagements de la France en matière de réduction des gaz à effet de serre 28
2.2. Des participants opposés aux projets autoroutiers ont souligné son manque d'efficacité pour réduire la congestion autoroutière 29
2.3. Une invitation à se concentrer uniquement sur l'élargissement de la section au nord de Thionville 30
2.4. Une opposition importante au péage et la crainte d'un report sur le réseau secondaire 31
2.5. Un projet tout de même jugé par beaucoup comme indispensable pour le développement du territoire 32

3. DES RÉFLEXIONS SUR LES FONCTIONNALITÉS DE L'INFRASTRUCTURE 34

3.1. L'attente d'une restitution complète des fonctionnalités des échangeurs Nord et Sud pour les variantes concernées 34
3.2. Des positions diverses quant à l'utilisation éventuelle de la bande d'arrêt d'urgence par les transports collectifs 35
3.3. Une réflexion sur une voie dédiée au covoiturage 35

4. DES INQUIÉTUDES SUR L'IMPACT DES DIFFÉRENTES VARIANTES POUR LE CONTOURNEMENT DE THIONVILLE 36

4.1. Les expropriations d'habitations pour la variante F5 avec un tunnel de surface 37
4.2. L'impact sur les forêts pour les variantes F10 et F5 37
4.3. La qualité de l'air, particulièrement en entrées et sorties de tunnel 38
4.4. La préservation de la qualité de vie, pendant les travaux et en fonctionnement 39
4.5. L'évolution des flux de trafic sur le territoire selon les variantes 42
4.6. La faisabilité technique et le calendrier de certaines variantes 43
4.7. L'impact sur les monuments historiques et lieux de culte. 44
4.8. Un débat sur la présentation d'une option zéro lors de la concertation 45

PARTIE 3 / LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION 46

ENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX 47

RÉPONSES AUX PRÉCONISATIONS DES GARANTS ET ENGAGEMENTS DE L'ÉTAT 49

ANNEXES 57

A31 Bis Au cœur du sillon lorrain Bilan de la concertation

PRÉAMBULE

Une nouvelle phase de concertation publique dédiée au secteur nord du projet A31 Bis s'est déroulée du 21 novembre 2022 au 3 février 2023 sous l'égide de deux garants nommés par la Commission nationale du débat public (CNDP).

Le projet A31 Bis a déjà fait l'objet d'un débat public organisé en 2015 par la CNDP et d'une concertation publique locale en 2018 et 2019.

Après une phase d'études approfondies, **l'Etat a souhaité instaurer un dialogue direct avec le grand public afin d'être éclairé sur le choix du tracé définitif du projet A31 Bis dans son secteur nord et notamment sur celui de la variante d'aménagement pour le contournement de Thionville.**

Le présent document constitue le bilan de l'Etat, maître d'ouvrage du projet.

Il a pour objectif de rappeler les modalités d'information et d'échanges mises en œuvre au cours de la concertation, de présenter le bilan chiffré de la participation et de synthétiser les échanges et les avis exprimés par le public. Il se conclut par les enseignements que le maître d'ouvrage retire de la concertation et les engagements ou réponses que l'Etat apporte aux garants de la CNDP qui ont formulé des préconisations dans leur rapport sur la concertation publié le 28 février 2023.

Ce bilan est mis à la disposition du public et publié sur le site internet du projet www.a31bis.fr.

LES CHIFFRES CLÉS DE LA PARTICIPATION

14 rencontres

1705 participants

730 contributions sur le site internet

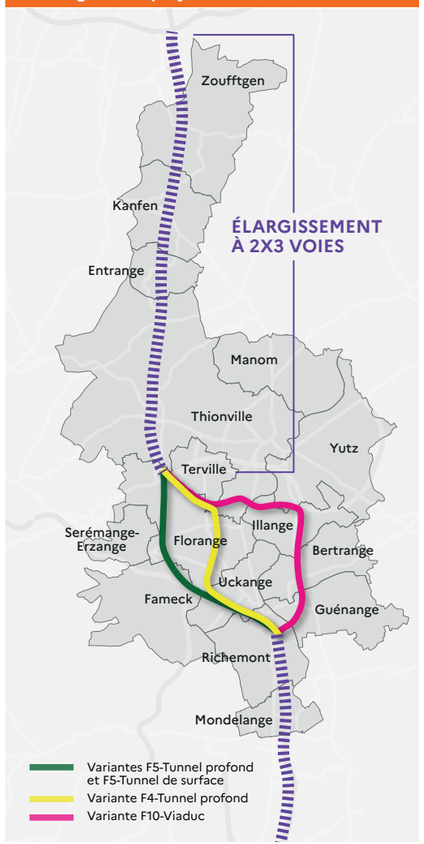
158 coupons-T reçus

292 contributions orales lors des rencontres

RAPPEL DU PROJET

Le projet soumis à la concertation s'inscrit dans une ambition d'aménagement global de l'autoroute A31, dit projet A31 Bis. Il concerne le **secteur nord** de ce projet global long de 115 kilomètres, entre le péage de Gye au sud de Toul et la frontière luxembourgeoise.

Aménagements projetés sur le secteur nord



Ce projet vise à améliorer les mobilités en Lorraine. Il s'inscrit dans une démarche complémentaire au développement du rail et du fluvial, ainsi qu'aux initiatives pour développer le covoiturage et les autres transports en commun. En effet, l'A31 est empruntée quotidiennement par des milliers de Lorrains et connaît régulièrement une saturation aux heures de pointe, surtout dans sa partie nord. En proposant une infrastructure remise à niveau et adaptée à la hausse du trafic, le projet A31 Bis permettra d'améliorer les conditions de circulation et la sécurité des usagers.

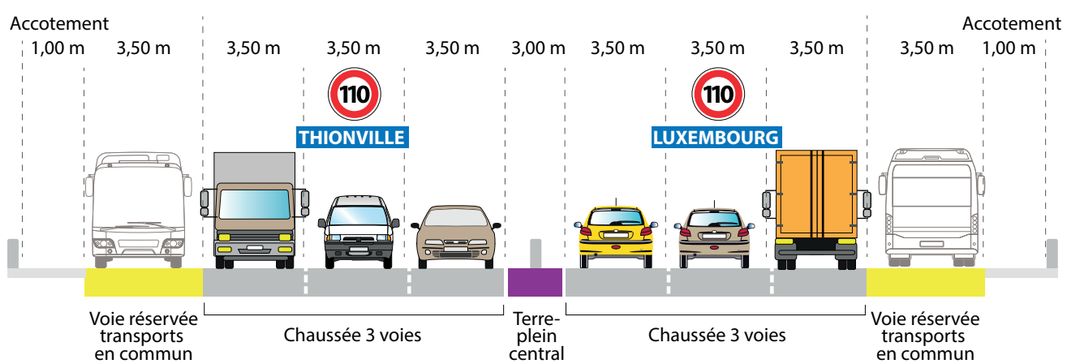
Le secteur nord du projet A31 Bis concerne la section de l'autoroute A31 comprise entre l'échangeur de Richemont et la frontière luxembourgeoise.

Les principes d'aménagement retenus sont les suivants :

- Entre la frontière luxembourgeois et Thionville, l'A31 sera élargie sur place à 2x3 voies et la bande d'arrêt d'urgence sera en plus aménagée en voie réservée pour les transports en commun ;
- Entre le nord de Thionville et l'échangeur de Richemont, là où l'autoroute ne peut être élargie, il est envisagée de réaliser une liaison en tracé neuf pour le contournement de Thionville à 2x2 voies pour lequel quatre variantes sont à l'étude ;
- L'ensemble du secteur nord sera mis en concession afin de mobiliser les financements nécessaires à la réalisation du projet et d'accélérer sa réalisation.

Pour en savoir plus sur le projet, il est possible de télécharger le dossier de concertation sur le site internet du projet.

Profil en travers type de l'élargissement à 2x3 voies (source : études préalables INGEROP)



PARTIE 1

DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION

Les objectifs de la concertation

La concertation est un temps d'information et d'échanges autour des enjeux et des principales caractéristiques du projet, ouvert à l'ensemble des publics et citoyens concernés et intéressés.

Cette concertation a eu pour objectif principal de recueillir l'avis du public sur le secteur nord du projet A31 Bis, qui avait évolué depuis la concertation de 2018-2019 et notamment sur les quatre variantes de tracés pour le futur contournement de Thionville, présentées au sein des fuseaux F4, F5 et F10.

Elle a permis :

- de partager avec le public l'avancement des études ;
- d'informer le plus précisément possible sur les caractéristiques du projet dans le secteur au nord de l'échangeur de Richemont ;
- de favoriser l'expression du plus grand nombre sur les variantes proposées pour éclairer le choix d'un scénario d'aménagement pour ce secteur en discutant des atouts et des inconvénients de chacune des variantes.

Une concertation placée sous l'égide des garants de la CNDP

Cette concertation volontaire a été conduite sous l'égide de deux garants désignés par la CNDP : Jean-Michel Stievenard et Luc Martin[1]. Ils ont veillé au bon déroulement de la concertation, à la qualité et à la sincérité de l'information diffusées, ainsi qu'à la bonne information du public. Ils pouvaient être contactés directement depuis le site internet de la concertation ou via leurs adresses mails insérées dans l'ensemble des documents mis à la disposition du public.

Le 28 février 2023, les garants ont publié le deuxième rapport de la concertation continue sur le projet A31 Bis, faisant suite à la concertation sur le secteur nord. Ce dernier est annexé au présent bilan du maître d'ouvrage et disponible sur le site internet de la concertation.

Un dialogue continu depuis 2015

L'ampleur des enjeux et des aménagements associés au projet A31 Bis nécessite que son élaboration soit concertée avec l'ensemble des acteurs du territoire. À ce titre, deux étapes importantes de participation du public ont déjà eu lieu :

- Un débat public en 2015, qui a permis de confirmer l'opportunité du projet ;
- Une concertation publique locale en 2018-2019, qui a abouti à la définition des principales orientations d'aménagement sur les trois secteurs du projet (sud, centre et nord). Cette concertation a conduit l'État à proposer, en 2019, une approche adaptée pour chaque secteur, chacun ayant ses enjeux propres et sa temporalité.

En parallèle, des comités de pilotage réguliers ont permis d'associer les parties prenantes locales à la conduite des études sur le projet.

En juin 2019, une lettre de commande ministérielle demandait de poursuivre les études du projet entre Richemont et la frontière luxembourgeoise, et tout particulièrement sur les variantes de contournement de Thionville. Sur la base de ces études, le comité de pilotage du secteur nord a décidé en mars 2022 de retenir 4 variantes de contournement de Thionville, pour les porter à la concertation.

1 Voir : CNDP, séance du 6 avril 2016 – décision n°2016-8-A31bis-5 – Projet de liaison autoroutière A31bis : GYE frontière luxembourgeoise.

A31 Bis Au cœur du sillon lorrain Bilan de la concertation

Périmètre de la concertation

Un périmètre a été défini pour cibler au mieux certaines actions de communication vers les publics concernés. Il était constitué par les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) traversés par le projet.

Certaines actions de communication ont cependant eu une portée plus large, par exemples les annonces dans la presse et la communication par internet. La concertation est ainsi restée ouverte à l'ensemble des citoyens et l'ensemble des avis exprimés ont fait l'objet du même niveau d'attention de la part du maître d'ouvrage.

Préparation de la concertation

Les modalités de concertation ont fait l'objet d'une présentation en **comité de pilotage du secteur nord du projet A31 Bis, en présence des garants, à Thionville le 8 novembre 2022.** Cette réunion a permis de présenter aux élus, associations et acteurs du territoire : les objectifs, le périmètre de la concertation, les caractéristiques du projet et de ses différentes variantes soumises à la concertation ainsi que les modalités d'information et d'expression prévues dans le cadre de la concertation.

L'ensemble des outils d'information et d'expression, dont le dossier de concertation, a été élaboré en informant les garants de la CNDP, qui ont également donné leur avis sur les modalités de la concertation et sur les moyens d'annonce et de diffusion des outils.

Le dispositif général d'annonce de la concertation

La tenue de la concertation a été largement annoncée, via différents canaux.

Une conférence de presse a été organisée le 8 novembre 2022 afin d'annoncer l'ouverture de la période de concertation et les modalités de celle-ci. Les modalités de la concertation et notamment le programme détaillé des rencontres publiques ont également été diffusées dans des espaces publicitaires des numéros de La Semaine et Le Républicain Lorrain du 17 novembre 2022.

Le site internet du projet, en ligne depuis le 10 novembre 2022, permettait au public d'accéder facilement à toutes les dates et tous les lieux des différentes rencontres. En complément, les comptes réseaux sociaux du projet ont également été actifs dans l'annonce de la tenue de la concertation et des rencontres. Sur Facebook, Instagram et Twitter, le maître d'ouvrage a régulièrement publié des posts afin d'informer un large public de la tenue des réunions.

De plus, **une large campagne de diffusion dans les boîtes aux lettres** a eu lieu la semaine du 21 novembre 2022. La feuille d'information, comportant notamment les dates et lieux des 14 rencontres de concertation, a été distribuée dans plus de 60 000 boîtes aux lettres, dans les 22 communes du périmètre de la concertation. Les mairies de ces communes ont par ailleurs reçu des affiches annonçant les rencontres et des exemplaires du dossier de concertation et de sa synthèse, au format papier, afin de les mettre à disposition du public.

Enfin, **les panneaux à messages variables situés sur l'autoroute A31** ont diffusé des messages d'annonce de la concertation, afin d'informer au plus près les utilisateurs de l'infrastructure.

LES OUTILS D'ANNONCE ET D'INFORMATION

Les informations sur le projet et les modalités de la concertation ont été portées à la connaissance du public via différents outils de communication.

Le dossier de concertation

Le **dossier de concertation** présente le programme d'aménagement de manière détaillée : ses objectifs, ses principales caractéristiques et ses enjeux, l'étude de son impact environnemental, ainsi qu'une présentation détaillée des modalités et objectifs de la concertation.

Il a été diffusé à partir du 18 novembre 2022 et en **565 exemplaires** au total via différents moyens :

- publication en ligne sur le site Internet de la concertation ;
- mise en libre consultation via trois acteurs-relais : les frontaliers Grand-Est, Automobile Club-Lorrain, et FNE Grand-Est ;
- mise à disposition dans les mairies et communautés de communes du territoire ;
- mise à disposition lors de chaque rencontre publique.

La synthèse du dossier de concertation

Une **synthèse du dossier de concertation** (8 pages) a aussi été mise à la disposition du public lors de chacune des rencontres de la concertation, mise à disposition dans les mairies des communes du périmètre, dans les sièges des communautés de communes (Arc Mosellan, Cattenom et environs, Porte de France-Thionville et Val de Fensch) et dans les structures des acteurs relais (FNE Grand Est, automobile club lorrain, les frontaliers Grand Est) et publiée en ligne sur le site internet de la concertation. Elle a été distribuée en **5000 exemplaires** au total.

La feuille d'informations

La feuille d'informations, qui résume les documents précédents, a été diffusée **en 75 220 exemplaires** au total.

- Distribution dans toutes les **boîtes aux lettres** des communes du périmètre de la concertation : Amnéville, Bertrange, Clouange, Entrange, Fameck, Florange, Gandrange, Guénange, Hettange-Grande, Illange, Kanfen, Manom, Mondelange, Richemont, Rombas, Serémange-Erzange, Thionville, Terville, Uckange, Vitry-sur-Orne, Yutz, Zoufftgen.
- **Mise à disposition dans les mairies des communes du périmètre** (cf. ci-dessus), dans les sièges des communautés de communes (Arc Mosellan, Cattenom et environs, Porte de France-Thionville et Val de Fensch) et dans les structures des acteurs relais (FNE Grand Est, automobile club lorrain, les frontaliers Grand Est).
- **Mise à disposition lors de chaque rencontre publique.**

Les feuilles d'informations étaient toutes munies d'un **coupon-T** pré-affranchi, permettant à chacun de transmettre sa contribution écrite au maître d'ouvrage par voie postale, les coupons étant ensuite traités par le maître d'ouvrage et les

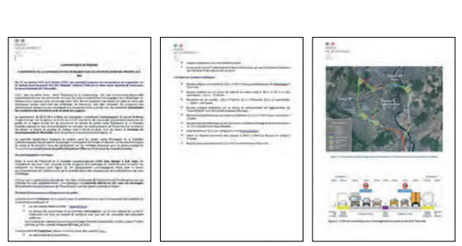
contributions publiées sur internet.

L'affiche communicante

125 exemplaires de l'affiche « communicante » rappelant les dates de rencontres publiques au format A3 ont été adressés aux mairies, communautés de communes et aux acteurs relais afin de pouvoir les exposer dans le maximum de lieux publics sur le périmètre de la concertation.

Des panneaux d'exposition

Un jeu de trois panneaux d'exposition au format 85x200cm présentant le projet et les modalités de la concertation a été installé lors de chaque rencontre publique.



Le relai dans la presse

Le communiqué de presse

Début novembre 2022, un communiqué de presse annonçant le lancement de la concertation a été transmis aux médias et publié sur le site internet du département de la Moselle.

Les retombées dans la presse

Entre début novembre 2022 et début février 2023, ce sont près de 30 articles de presse qui sont parus au sujet du projet et de la concertation. La tenue de la concertation a également été largement relayée sur les réseaux sociaux.

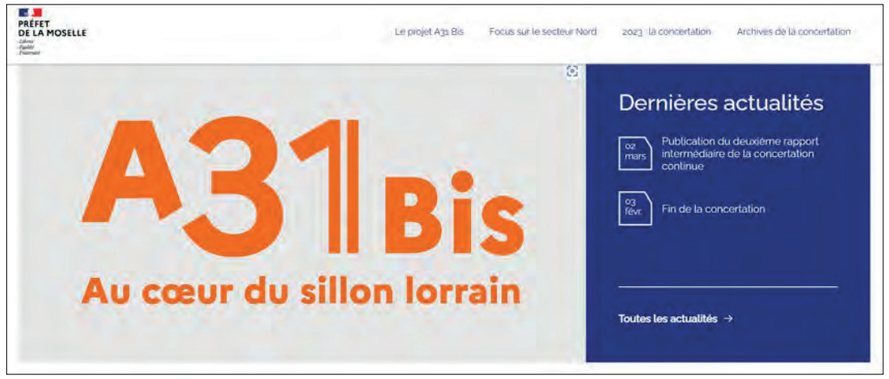
Les encarts presse

Des **encarts publicitaires** ont été achetés par le maître d'ouvrage afin d'annoncer la concertation et les dates des rencontres. Ils ont été publiés le 17 novembre 2022 dans les journaux suivants :

- Le Républicain Lorrain ;
- La Semaine.

Le site internet de la concertation

Un site Internet dédié à la concertation relative au projet autoroutier A31 Bis a été mis en ligne le 10 novembre 2022 : https://www.a31bis.fr/



L'adresse numérique du site internet (URL) ainsi qu'un QR code sont indiqués sur chacun des outils imprimés (affiche, dépliant, panneaux, dossier de concertation).

Les différentes rubriques du site présentent le projet A31 Bis, un focus sur le secteur nord, la concertation 2023, les archives de la concertation. Il était également possible d'apporter des contributions en ligne durant la concertation.

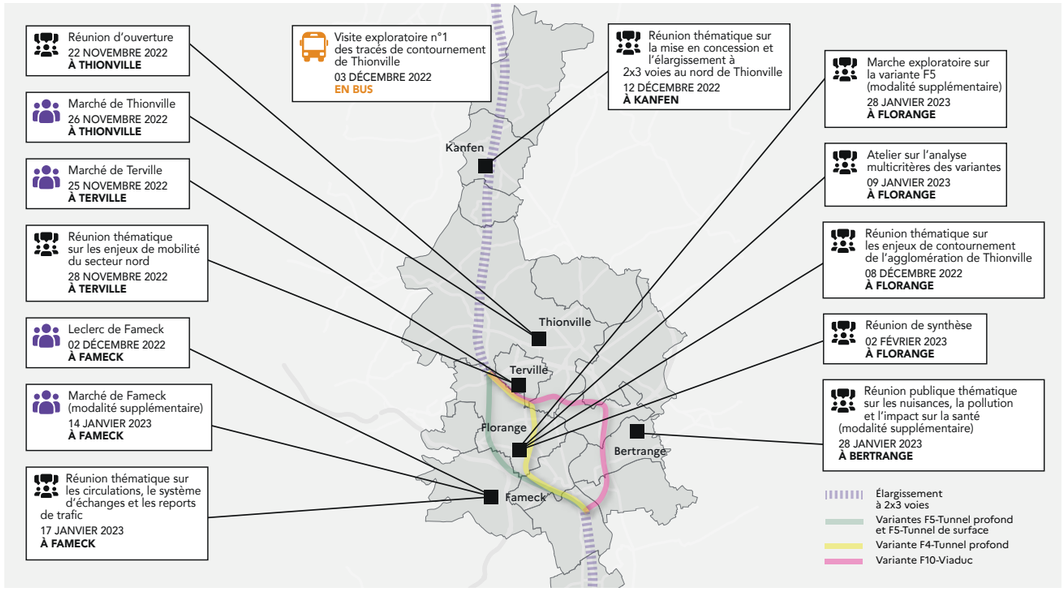
Le site internet répondait à deux fonctions principales : informer sur le projet et sur les modalités de concertation, et mettre à disposition une plateforme permettant d'apporter des avis sur le projet. Il est à noter que la rubrique des contributions (avis et questions) regroupe également l'ensemble des coupons T qui ont été envoyés au maître d'ouvrage au cours de la concertation. Certaines pétitions ont également été publiées par des acteurs par ce moyen. Le site internet comporte enfin l'ensemble des informations sur les modalités de dialogue (annonce des réunions publiques, publication des présentations, comptes rendus et vidéos).

Afin de partager l'information avec le plus grand nombre, le maître d'ouvrage a régulièrement communiqué sur la concertation et les réunions sur **les réseaux sociaux (Twitter, Facebook et Instagram).**

LES MODALITÉS DE DIALOGUE ET DE CONTRIBUTION

14 rencontres publiques organisées pour échanger avec le maître d'ouvrage

Différents types de rencontres ont été proposés afin de toucher le plus large public possible, en s'adaptant aux besoins de chacun.



Il est à noter que la rencontre de proximité sur le marché de Fameck, la réunion thématique à Bertrange et la marche exploratoire du 28 janvier ont été ajoutées en cours de concertation, répondant à la demande des participants et des garants de la concertation. Ces deux derniers événements ont été organisés un samedi afin de toucher un public différent des autres rencontres, organisées plutôt en semaine et en soirée.

Les réunions publiques

Les réunions publiques ont fait l'objet d'une forte implication du maître d'ouvrage. Un membre du corps préfectoral, M. le préfet ou MM. les sous-préfets, était systématiquement présent au côté de la direction et des services de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Grand Est. Ces réunions étaient organisées selon le déroulé suivant : introduction par M. le préfet ou MM. les sous-préfets, une présentation de 20 à 30 minutes des équipes de la DREAL sur le thème de la réunion, suivie d'un temps d'échanges avec le public en salle durant entre 1 heure et demie et 2 heures.

Réunion publique à Thionville le 22/11/22 - *© JC Verhaegen*

La **réunion d'ouverture** du 22 novembre 2022 avait pour objectif de présenter le projet sur le secteur nord dans son ensemble et de permettre aux participants de se prononcer, avec un temps de parole étendu (1h35). La réunion s'est déroulée à Thionville. Lors des temps d'échanges, les élus de Thionville et de Fameck se sont exprimés, apportant leur soutien à la réalisation du projet. Certains frontaliers usagers de l'infrastructure ont également pris la parole. Des oppositions à la variante F5 ont été exprimées mais également des craintes liées au contexte environnemental et à l'impact du projet.

Réunion publique à Terville le 28/11/22 - *© JC Verhaegen*

La réunion thématique sur les enjeux de mobilité du secteur nord, organisée le 28 novembre 2022 à Terville, a été l'occasion de présenter au public les perspectives des besoins de mobilités sur le secteur et les politiques publiques permettant d'y répondre. Un représentant technique de la Région Grand Est était présent en tribune afin de parler du réseau express métropolitain et européen du sillon lorrain et de ses objectifs de développement. La réunion a permis de replacer le projet A31 Bis au sein de la stratégie multimodale portée par la puissance publique. Les discussions ont porté sur la complémentarité entre le projet autoroutier et les projets ferroviaires. De nombreux échanges se sont tenus sur les solutions qui permettraient de diminuer le besoin de transport en voiture individuelle : covoiturage, réutilisation de la ligne ferroviaire entre Thionville et Esch-sur-Alzette, renforcement de la ligne actuelle Thionville-Bettembourg, développement du télétravail, création d'un « RER ».

Réunion publique à Florange le 08/12/22 - *© JC Verhaegen*

La réunion thématique sur les enjeux de contournement de Thionville du 8 décembre 2022 a réuni un nombre important de participants à Florange. La réunion a compris 2 heures de questions/réponses, illustrant notamment une forte opposition d'habitants de Florange aux variantes F5 et, dans une moindre mesure, F4, avec une demande de considérer le « scénario zéro ».

Réunion publique à Kanfen le 12/12/22 - *© JC Verhaegen*

La **réunion publique thématique** qui s'est déroulée à Kanfen, le 12 décembre 2022, a permis d'échanger sur la mise à 2x3 voies, et sur la mise en concession de l'infrastructure. Plusieurs demandes de solutions immédiates pour résoudre les difficultés liées à la mobilité ont été exprimées. L'idée selon laquelle les problèmes de mobilité impactent l'attractivité de la région a été soulevée à plusieurs reprises. Le souhait que seul l'élargissement soit réalisé – sans le tracé neuf en contournement de Thionville – a également été exprimée. De nombreux participants ont émis des doutes sur le trafic sur l'autoroute concédée du fait du péage, et ont exprimé des craintes sur la saturation du réseau secondaire . Des discussions sur le télétravail et le développement du covoiturage ont également eu lieu.

Atelier à Florange le 09/01/23 - *© JC Verhaegen*

L'atelier sur l'analyse multicritères des variantes du 9 janvier 2023 à Florange consistait en un dialogue interactif organisé en groupes de discussion. Les participants, assis par groupes autour d'une table, avaient à leur disposition un carnet de plans contenant des cartes du projet, les profils en long des variantes, les synoptiques d'aménagement des variantes et le tableau d'analyse multicritères des variantes de contournement de Thionville. Ils disposaient également d'un guide de travail à remplir. A l'issue du travail en groupes, les participants ont restitué oralement, en plénière, les échanges, interrogations et contributions de leur groupe. Cela a notamment permis à chaque groupe et à chaque participant de prioriser les critères de choix des variantes. De nombreux groupes se sont exprimés en faveur de l'option zéro (réalisation d'aucune des variantes).

Réunion publique à Fameck le 17/01/23 - *© Pascal Bodez*

Une **réunion thématique sur les circulations, le système d'échanges et les reports de trafic** a été organisée à Fameck le 17 janvier 2023. Elle visait à informer le public de l'impact du projet sur le trafic routier et les circulations. Une modélisation du trafic futur a alors été présentée en détails et a fait l'objet de nombreuses questions de compréhension mais également de débat sur l'impact des différentes variantes.

Réunion publique à Bertrange le 28/01/23 - *© Pascal Bodez*

Une **réunion publique thématique sur les nuisances, la pollution et l'impact sur la santé** s'est tenue à Bertrange le samedi 28 janvier 2023 après midi. Il s'agissait d'une réunion supplémentaire, ajoutée suite à une demande faite lors de la réunion d'ouverture. Sa tenue un samedi après-midi visait à toucher un public différent, les autres réunions s'étant tenues en semaine et en soirée. La DREAL Grand Est est à cette occasion intervenue sur la Stratégie nationale bas carbone, sur les effets sur la santé des infrastructures de transport en général, avant d'effectuer un focus sur les incidences sur la qualité de l'air et le bruit du projet A31 Bis. Les échanges avec le public ont alors porté sur la situation actuelle, avec une autoroute perçue comme génératrice de nuisances, tandis que certains participants ont demandé la construction de murs anti-bruit. A noter qu'une grande partie des interventions du public a porté à cette occasion sur des sujets qui allaient au-delà du thème de la réunion : élargissement de la voie, utilité de la concertation, report de trafic ou encore covoiturage.

Réunion publique à Thionville le 02/02/23 - © *Pascal Bodez*

Enfin, la **réunion de synthèse** s'est déroulée à Thionville le 2 février 2023. Le préfet a établi en introduction un constat des arguments entendus lors de la concertation publique et clarifié le processus décisionnel qui suit cette dernière. Il a indiqué qu'il percevait des échanges que l'amélioration de l'infrastructure routière dans le nord de la Moselle était une nécessité en complément des autres modes de transport et que les aménagements proposés peuvent être améliorées (murs anti-bruit et configuration des échangeurs notamment). Il a également informé les participants qu'il se tenait à disposition des associations souhaitant présenter un argument complémentaire d'ici la fin février. Cette réunion a ensuite été l'occasion d'écouter les interventions de 18 acteurs, structures ou élus, qui avaient déposés un cahier d'acteur et souhaitaient s'exprimer devant le public pendant 5 minutes pour exposer un argumentaire favorable ou non au projet. C'est la réunion qui a eu le plus grand nombre de participants (250).

Les visites exploratoires

La **visite exploratoire des tracés de contournement**, qui s'est déroulée le 22 décembre 2022, a réuni 25 personnes sur inscription. Les participants ont reçu un audioguide, un carnet de visite et les documents de la concertation (dossier de concertation, synthèse, flyer). Le parcours de la visite visait à voir in situ la projection des quatre tracés potentiels de contournement de Thionville et les 12 points d'arrêts étaient l'occasion de discuter des impacts de chaque variante.

Fascicule fourni aux participants à la marche exploratoire

Une **marche exploratoire sur la variante F5** (modalité supplémentaire) a été organisée le 28 janvier 2023, notamment à la demande de plusieurs habitants de Florange, dans l'objectif d'aller voir plus en détails les caractéristiques des variantes du fuseau F5 et ses impacts, notamment sur le tissu urbain. Les points d'arrêts ont été définis par les participants eux-mêmes, en fonction de leurs interrogations. Les entrées et sorties de tunnel ainsi que la mosquée de Fameck ont notamment fait l'objet de discussions et d'explications à cette occasion.

Les rencontres de proximité

Des rencontres de proximité ont également été organisées. Celles-ci ont permis d'aller à la rencontre du public de manière proactive et ainsi de rencontrer un public différent de celui participant aux réunions publiques. Des documents (synthèse du dossier de concertation, feuille d'informations ...) ont été distribués et des échanges informels avec des habitants du territoire qui avaient des questions ou souhaitaient mieux comprendre le projet ont été possibles. Des fiches contribution ont également été laissées à disposition du public pour donner leur avis.

Rencontre de proximité sur le marché de Terville

La **rencontre de proximité** organisée au marché de Terville le 25 novembre 2022 a permis à l'équipe de la DREAL Grand-Est d'échanger avec une trentaine de personnes sur le projet et sur le dialogue en cours, de répondre à leurs questions, et de collecter leurs contributions. La majeure partie des passants qui se sont intéressés à la rencontre s'interrogeait en premier lieu sur la date de réalisation du projet. Une partie des participants a également découvert les différentes variantes de contournement de Thionville, via la carte présente sur la synthèse. Certains ont alors demandé des explications quant aux différentes implications de chacune des variantes.

Rencontre de proximité sur le marché de Thionville

La **rencontre de proximité du marché de Thionville** le 26 novembre 2022 a permis des échanges avec une quarantaine de passants afin d'informer sur le projet et sur la concertation en cours, de répondre à leurs questions et de recueillir les contributions. La majeure partie des personnes qui sont venues s'informer et contribuer étaient directement concernées par le projet et en avaient connaissance.

Rencontre de proximité au Leclerc de Fameck

La **rencontre de proximité au Leclerc de Fameck** le 2 décembre 2022 a permis à l'équipe de la DREAL d'échanger avec 40 personnes, dont la majorité connaissait déjà le projet. Lors de cette rencontre, les participants s'interrogeaient également sur le calendrier de l'opération ou sur les caractéristiques des différentes variantes du contournement de Thionville.

Rencontre de proximité sur le marché de Fameck

Une **rencontre de proximité au marché de Fameck** a été organisée le 14 janvier 2023, en complément du programme de rencontre initial. L'équipe de la DREAL Grand Est a échangé avec une vingtaine de personnes. Certains participants, souvent présents aux rencontres publiques, sont venus manifester leur opposition en distribuant des tracts contre le projet. Les autres participants savaient peu de choses du projet. Quelques exemplaires du dossier de concertation, de la synthèse du dossier de concertation et du flyer ont été distribués.

Chaque réunion publique a fait l'objet d'un compte-rendu mis en ligne sur le site de la concertation : Les documents de la concertation (a31bis.fr)

Réunion thématique à Florange - *©JC Verhaegen*

Rencontre de proximité au Leclerc de Fameck

Atelier à Florange - *©JC Verhaegen*

Réunion thématique à Terville - *©JC Verhaegen*

Le site internet pour contribuer et échanger en ligne

Un **formulaire en ligne** permettait au public de déposer une question ou un avis sur le programme via le site internet.

L'ensemble des questions et avis déposés sont consultables, triés par catégories : L'opportunité du projet A31 Bis (objectifs, raisons d'être, alternatives), le contournement de Thionville (4 variantes), les effets potentiels sur l'environnement, coût, financement et péage, les travaux et leur impact, la concertation. Les réponses du maître d'ouvrage sont disponibles sur le site internet.

891 contributions publiées sur le site internet au total ont été recensées à l'issue de la concertation. Cela comprend les **158 coupons-T** envoyés par voie postale et publiés sur le site internet et les 3 contributions reçues par les garants de la concertation.

Les coupons-T

227 coupons-T ont été reçus pendant la période de concertation, et 158 de ces coupons ont été publiés sur le site internet de la concertation, les contributions « copiées-collées » ayant été publiés en groupe.

Les cahiers d'acteurs

Un cahier d'acteurs est une prise de position déposée par une entité : association, collectif, syndicat, acteur institutionnel, expert ou entreprise. Cette modalité de participation n'était pas prévue au début de la concertation et a été proposée par les garants lors des premières réunions publiques.

Les garants ont ensuite proposé que les collectifs ayant déposé un cahier d'acteur puissent prendre la parole lors de la réunion de synthèse afin d'exposer un argumentaire favorable ou non au projet, forgé lors de la concertation publique. Les acteurs du territoire et de la concertation ont accepté ce principe. La réunion de synthèse a donc été essentiellement dédiée à leurs interventions successives.

24 cahiers d'acteurs ont été déposés auprès du maître d'ouvrage dans les derniers jours de la concertation par les acteurs suivants :

- Air Vigilance
- Alternatives 31
- André Léonard, habitant de Terville & Cœur de ville sans camions (2 contributions du même auteur)
- Association AGIRR-FNAUT
- Association d'entreprises ELN
- Association de sauvegarde du site de Bétange
- ATTAC
- Collectif Non à l'autoroute à Florange-quartier Gare
- Communauté d'agglomération Portes de France – Thionville (motion délibérée en conseil communautaire le 26/01/23)
- Commune de Florange (motion délibérée en bureau municipal le 30/01/23)
- Conseil de développement de la Communauté d'Agglomération de Portes de France-Thionville
- Conseil départemental de la Moselle
- Entreprises lorraine Nord (ELN)
- Eurométropole Metz (motion délibérée en conseil métropolitain le 30/01/23)

- Fédération régionale des travaux publics de Lorraine
- Groupe des élus d'opposition de Florange
- Groupe les écologistes de la Région Grand-Est
- Impact Lorraine Mobilités
- Lorraine Nature Environnement
- NAPA31
- PAI Florange
- Président de la Communauté d'agglomération Val de Fensch et maire de Florange (courrier au Préfet de la Moselle en date du 31/01/23)
- Syndicat E-log'in4-Thionville
- The Shifters Nancy-Metz

Les garants de la CNDP et le maître d'ouvrage ont reçu 18 cahiers d'acteurs différents avant la réunion de clôture. Ces derniers ont donc pu s'exprimer tour à tour lors de la réunion de synthèse.

M. le préfet de la Moselle a reçu trois collectifs ou associations à l'origine d'un cahier d'acteur qui en ont fait la demande, conformément à l'engagement pris lors de la réunion de synthèse.

LES CHIFFRES DE LA PARTICIPATION

Contributions collectées via le site internet de la concertation et les coupons-T

Le vocable « contributions » désigne ici tous les **avis et questions déposés sur le site, ainsi que les coupons T envoyés par voie postale.** L'ensemble de contributions sont publiées sur le site internet.

La concertation a donné lieu à 891 contributions au total[2]

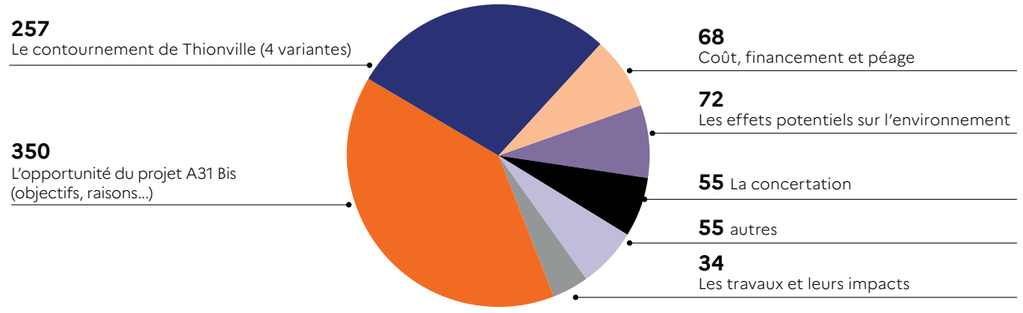
- **773 avis et 118 questions.**
- **730 ont été transmis par le formulaire en ligne, 158 par coupons T, 3 via les garants.**

2 Les 891 contributions n'incluent pas :
Les 77 coupons T identiques de l'association illangeoise contre les nuisances industrielles (AICNI) « contre le projet A31 Bis F10 » : 1 seul coupon a été mis en ligne, en précisant qu'il avait été déposé 77 fois.
Les 68 contributions en ligne identiques de la mairie d'Illange « OUI à l'A31 Bis OUI au tunnel profond NON au F10 » : 1 seule contribution a été mise en ligne.

Thématiques principales abordées

Le site internet permettait aux contributeurs de sélectionner le thème correspondant à leur contribution. Le graphique ci-dessous résume les thèmes qui ont fait l'objet de la mobilisation la plus importante et le nombre de contributions correspondant.

Leur répartition thématique est la suivante :



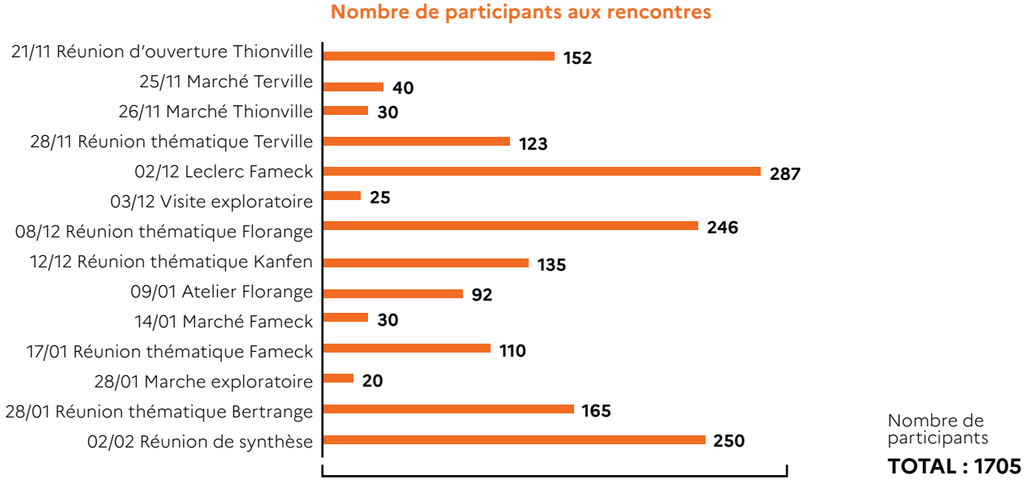
Provenance des contributions mises en ligne sur le site de la concertation

La possibilité de laisser un avis ou de déposer une question sur le site de la concertation a été immédiatement utilisée à la suite des différents rendez-vous de la concertation. Une majorité de contributions proviennent des communes concernées par les différentes options de tracé du contournement de Thionville et des celles situées sur le tracé de l'actuelle autoroute A31. Illange et Florange marquent le nombre le plus important de contributions, suivies de Thionville et Terville.

À noter enfin le dépôt le 1er février 2022 par le maire de Terville d'une pétition signée de 1411 « habitants de Terville et des environs pour dire non à la variante F10 ».

La participation lors des rencontres de la concertation

Au total, **1705 participants** ont été comptés au cours des rencontres qui se sont déroulées pendant la phase de concertation. Cela a donné lieu à **292 contributions orales** exprimées au cours des réunions publiques et des rencontres de proximité, ateliers, visites de terrain[3].



3 Les estimations de participation aux rencontres de proximité ont été estimées à partir du nombre de feuilles d'information distribuées.

PARTIE 2

SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS LORS DE LA CONCERTATION ET DES RÉPONSES APPORTÉES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE

Dans cette partie consacrée à la synthèse des contributions du public à la concertation, les éléments de réponses apportés par l'Etat, maître d'ouvrage du projet, sont repris pour chaque thème dans un encadré.

Les citations figurant en italique visent à illustrer les sujets abordés lors des échanges. Elles se fondent sur les comptes-rendus des rencontres, relus par les garants de la concertation et disponibles sur le site internet : www.a31bis.fr

Des contributions ou des prises de position ont parfois critiqué le processus de concertation ou les informations mises à la disposition du public. Le maître d'ouvrage ne s'est pas attaché à retracer ces éléments dans ce bilan, considérant que c'était le rôle du rapport des garants disponible sur le site internet du projet.

1. Un consensus sur la nécessité d'améliorer la mobilité dans le nord lorrain

1.1. Le constat souvent réitéré d'un manque de moyens pour la mobilité

De manière générale, de nombreux participants ont évoqué un manque de moyens pour développer les alternatives à la voiture individuelle (bus, train, covoiturage).

Plusieurs travailleurs frontaliers ont témoigné de leur démarche souvent infructueuse ou abandonnée pour trouver un mode de transport adapté à leurs besoins. Les bus sont par exemple considérés comme saturés et peu fiables.

Les participants sont nombreux à avoir fait le constat d'une offre ferroviaire actuelle insuffisante relativement aux besoins de mobilité régionaux. Le caractère « *inadapté* » du réseau de transports en commun est aussi considéré comme une contrainte majeure qui pèse sur les habitants de la Région Grand Est.

Le service ferroviaire entre Thionville et le Luxembourg est considéré comme particulièrement insuffisant par de nombreux participants qui ajoutent que les trains sont régulièrement supprimés, et rencontrent un taux de saturation important, ainsi que les parkings. Plusieurs suggestions d'amélioration des infrastructures de transports, parkings, etc. ont ainsi été mises en avant.

De manière plus générale, plusieurs personnes dénoncent **une mauvaise anticipation du problème de mobilité actuel**.

Exemples de citations :

« Le covoiturage n'arrive pas à réellement démarrer. Une intensification de la circulation de bus gratuits avec maillage vers les différents points pourrait être une alternative plus rapide, moins énergivore, et moins chère. »

« Sur le secteur du Luxembourg l'objectif annoncé est clair ; l'incitation au covoiturage et aux transports en commun. Pour parvenir à cet objectif, dans son projet d'élargissement le Luxembourg prévoit une voie dédiée à ces modes de mobilité en leur facilitant la circulation. »

« La ligne ferroviaire entre Luxembourg et Thionville est également au bord de la saturation tant pour le fret que pour les passagers. »

« La seule solution viable est le multimodal : des P+R (indispensables car il faut bien aller à la gare) gratuits ou peu chers couplés à des trains cadencés aux heures de pointe et/ou des bus. Une autoroute, payante qui plus est, est un non-sens. »

« Au lieu de financer un projet aberrant sur le plan circulatoire et écologique, il vaudrait mieux mettre ce financement sur des infrastructures ferroviaires (voies ferrées, monorail) de Thionville à la frontière Luxembourgeoise et établir le péage pour les poids lourds en transit !! »

« il est grand temps d'agir »

« le problème de l'A31 n'est que le résultat d'une mauvaise anticipation et organisation de la mobilité du Sillon Lorrain, de grandes latences et inerties en matière de mobilités principalement le ferroviaire. En conséquence y répondre uniquement par la solution routière à l'origine du problème ne répond en aucun cas aux enjeux à venir, pire cela aggrave les problèmes et nous engage dans une voie sans issue qui n'est ni écologique, ni sociale, ni financière. » (Association Air Vigilance)

RÉPONSE DE L'ÉTAT, MAÎTRE D'OUVRAGE

Les actions et les investissements des pouvoirs publics dans le domaine de la mobilité ont été exposés lors de la réunion publique sur le sujet à Terville le 28 novembre 2022 au côté des services de la région Grand Est.

Notamment, des opérations sont déjà en cours et des investissements très conséquents sont prévus sur les prochaines années afin d'augmenter significativement l'offre ferroviaire sur la ligne Metz-Thionville-Luxembourg. L'objectif commun aux deux pays et inscrit dans le cadre du protocole intergouvernemental luxembourgeois de 2018 est de faire passer le nombre de places par sens et par jour lors des périodes de pointe de 8 000 en 2018, à 14 000 en 2025 puis 24 000 en 2030. Cela représente un investissement public de plus de 440 millions d'euros dont la moitié est financée par le gouvernement du Grand-duché de Luxembourg.

Malgré cela, l'usage de la voiture individuelle est majoritaire parmi les travailleurs frontaliers (75% de part modale), même s'il va légèrement diminuer dans les prochaines années mais avec une population qui va significativement s'accroître. Cela implique que le développement ambitieux des transports en commun ne suffira pas à répondre aux besoins de mobilité actuelle et future. La remise à niveau et l'élargissement de la section autoroutière entre Richemont et la frontière luxembourgeoise est ainsi nécessaire. En effet, quels que soient les projets prévus, l'A31 restera l'axe majeur de réponse aux besoins de mobilité du sillon lorrain.

1.2. Un constat partagé d'une infrastructure saturée entre l'échangeur de Richemont et la frontière luxembourgeoise

La concertation a été l'occasion pour de nombreux participants, grand public et élus ou acteurs socio-économiques, de **rappeler la nécessité de trouver rapidement une solution à la saturation actuelle de l'A31 dans son secteur nord.**

De nombreux usagers, notamment des travailleurs frontaliers réalisant des trajets pendulaires sud-nord le matin et nord-sud le soir, ont pu témoigner lors des rencontres publiques des difficultés vécues au quotidien avec un nombre d'embouteillages et d'accidents élevé. Pour beaucoup de participants, la situation s'aggrave progressivement.

Plusieurs contributions relèvent une **présence très importante de poids lourds sur l'autoroute** qui est jugée comme génératrice de nuisances supplémentaires. Des contributions mettent même en avant que les poids lourds seraient les seuls contributeurs à la congestion de l'autoroute. Des personnes rencontrées demandent que la circulation des poids lourds soit interdite à certains moments.

Des participants ont aussi souhaité mettre en lumière que la saturation autoroutière « débordait » sur le réseau local. Ainsi, le cahier d'acteur Cœur de ville sans camion propose « *des aménagements judicieux ajoutés à l'évolution du réseau autoroutier* » pour résoudre le problème de poids lourds traversant les villes.

En général, l'autoroute A31 est considérée comme inadaptée aux circulations actuelles : elle ne permet pas d'assurer des temps de parcours fiables, n'est pas aux normes environnementales et est perçue comme peu sûre.

Les représentants du monde économique ont aussi évoqué les risques associés pour le développement économique de la région, qui serait obéré par une infrastructure saturée.

De nombreux élus locaux voient alors le projet A31 Bis comme une opportunité de résoudre le problème de saturation.

Exemples de citations :

« [Il faut] débloquer la situation de saturation automobile pour les travailleurs frontaliers. »

« La mobilité dans la région est une problématique réelle et sur l'A31. Le problème c'est l'utilisation [de l'A31] par les véhicules légers des frontaliers et la circulation de transit des poids lourds. »

« On en a eu assez avec l'A31, la RDI complètement bloquée quand l'A31 l'est par un accident, le port d'Illange et ses nuisances. »

« Il faut seulement interdire la circulation des poids durant les heures de pointes et on aura résolu facilement le problème pour pas un sou. »

« Il y a des conditions d'accidentologie aggravées par l'implication plus élevée des poids lourds et un rejet affirmé de la part des riverains particulièrement exposés aux nuisances sonores. » (Eurométropole de Metz)

RÉPONSE DE L'ÉTAT, MAÎTRE D'OUVRAGE

L'amélioration de l'autoroute A31 est aujourd'hui un enjeu crucial dans la région, en complémentarité avec les efforts faits sur le ferroviaire ou pour le développement des transports en commun ou du covoiturage.

Une solution doit être apportée face à la situation de saturation chronique et l'augmentation en cours et à venir des flux, notamment du fait de l'essor de l'emploi transfrontalier. Cette situation a un coût pour la société. Elle entraîne notamment la perte de dizaines de minutes chaque jour pouvant aller jusqu'à plus d'une heure plusieurs fois par mois. Il y a donc des conséquences concernant le temps perdu, la fatigue, la pollution supplémentaire du fait de la congestion et donc des conséquences sur la santé de tous ceux qui habitent à proximité de cette autoroute.

Le maître d'ouvrage partage le constat d'un besoin fort d'améliorer la mobilité dans ce secteur.

1.3. Une demande forte pour une stratégie multimodale avec ou sans le projet A31 Bis

Pour l'ensemble des participants favorables ou non au projet, il semble nécessaire de **développer l'A31 Bis conjointement à d'autres formes de mobilités**.

Exemples de citations :

« L'A31 Bis est primordiale, mais elle ne se suffit pas à elle-même et ne solutionnera pas à elle seule la saturation du réseau. Des investissements massifs sont nécessaires pour multiplier et améliorer les moyens de transport. »

« Enfin, nous appuyons sur la nécessité de développer, outre ce projet d'autoroute, l'ensemble des solutions liées à la mobilité : voies ferroviaires, espaces de covoiturage… » (Association ELN)

Plus globalement, **la concertation permet de mettre en lumière une demande de développement de l'offre ferroviaire pourtant déjà mise en œuvre.**

Un certain nombre de propositions ont été formulées pour pallier cette insuffisance du réseau ferroviaire. Parmi elles, une augmentation conséquente du nombre de voies ferroviaires sur l'axe Luxembourg-Thionville : un doublement, voire triplement des voies qui permettrait une augmentation du flux, et une dissociation entre le fret et le transport voyageurs.

Des participants suggèrent également la mise en place du ferroutage pour diminuer la présence de camions sur la route, solution considérée adéquate avec les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Exemples de citations :

« [le département de la Moselle] affirme la complémentarité de l'A31 Bis avec les autres infrastructures de mobilité » (Conseil départemental de la Moselle, motion délibérée également par la CA Porte de France Thionville et la commune de Florange)

« il y a d'ailleurs déjà des actions en ce sens par exemple le lorry rail au Luxembourg. […] Grâce aux nouveaux équipements de triage à Bettembourg, la capacité de ferroutage peut augmenter. »

« Nous insistons également sur le fait que ce projet ne peut être considéré comme la solution unique aux problèmes de mobilité dans le secteur nord lorrain » (M. Liebgott, président de la CA Val de Fensch et M. Dick, maire de Florange)

« Ce dont nous avons le plus urgent besoin, c'est un plan ambitieux de mobilité, cohérent avec celui de nos voisins luxembourgeois, qui réponde à la fois à la hausse de la demande attendue de trajets mais également aux enjeux climatiques et environnementaux. Pour répondre à l'augmentation des flux de mobilité vers le Luxembourg, il ne suffit pas d'augmenter les capacités des transports en commun, et notamment des TER, comme le prévoit la Région Grand Est. Il convient d'organiser le report modal des voitures vers les transports en commun afin de désengorger routes et autoroutes, et ainsi diminuer l'autosolisme. La Région et les collectivités territoriales doivent s'accorder pour organiser efficacement un report modal et ainsi répondre aux enjeux climatiques et environnementaux contemporains. En la matière, les pouvoirs publics manquent d'ambition. » (Écologistes du Grand-Est)

A31 Bis Au cœur du sillon lorrain Bilan de la concertation

RÉPONSE DE L'ÉTAT, MAÎTRE D'OUVRAGE

Le projet A31 Bis s'inscrit dans le cadre d'une politique de déplacement multimodale sur le sillon lorrain, aucun mode n'étant capable d'absorber seul les flux de voyageurs et de marchandises attendus à moyen terme. Une étude sera lancée en février 2024 par la région Grand Est, l'Etat et le Grand-Duché du Luxembourg en lien avec les collectivités locales et notamment le Pôle métropolitain frontalier, afin de continuer à construire un schéma global de mobilité sur le bassin de vie et d'emploi transfrontalier, notamment en développant les transports collectifs sur la route en complément des opérations prévues sur le ferroviaire.

De plus, les études ultérieures du projet A31 Bis continueront d'intégrer l'aménagement de voies réservées aux transports en commun sur l'espace réservé à la bande d'arrêt d'urgence. L'opportunité d'affecter, en complément, une voie de circulation pour le covoiturage sera également examinée, de manière coordonnée avec le Grand-Duché du Luxembourg.

1.4. Une demande de diminution des déplacements, notamment en remédiant aux limitations fiscales voire sociales du télétravail pour les travailleurs transfrontaliers

Un nombre important de participants a exprimé le souhait d'une augmentation du télétravail à travers **un abaissement des limitations fiscales actuelles** pour les personnes résidant en France et travaillant au Luxembourg, principaux usagers de l'A31 en véhicules légers dans ce secteur. Le télétravail est vu comme un levier pour désengorger l'A31 par beaucoup qui considèrent ainsi que l'Etat doit soutenir l'augmentation des jours de télétravail pour tous les frontaliers qui peuvent en bénéficier.

Dans ce contexte, plusieurs participants ont suggéré une concertation commune avec les collectivités locales et le Luxembourg sur ce sujet en pointant les difficultés d'augmenter le télétravail du fait du choix des entreprises.

Exemples de citations :

« Il faut permettre aux travailleurs frontaliers d'effectuer du télétravail au moins 2 jours par semaine sans contrainte d'imposition ou de sécurité sociale… »

« C'est une solution gratuite qui décharge les routes. »

« Lorsqu'il est possible, le télétravail est un outil important pour réduire l'utilisation des transports en commun. Malheureusement, celui-ci est difficile à cause de la situation actuelle par rapport aux impôts, et certaines entreprises rejettent totalement l'idée du travail à distance. Il serait pertinent d'entamer des discussions avec le gouvernement Luxembourgeois et des entreprises afin d'augmenter le nombre de travailleurs en ligne. »

« Les employeurs luxembourgeois ne sont pas favorables au dépassement des jours de télétravail qui ont été accordés par l'avenant, à la convention fiscale franco-luxembourgeoise du 20 mars 2018, signé le 7 novembre 2022 car il y a un impact organisationnel et de ce fait parfois financier. Donc non les frontaliers français même s'ils le souhaitent ne peuvent pas dépasser le quota des 34 jours (le cas échéant proratisé) de l'accord. »

RÉPONSE DE L'ÉTAT, MAÎTRE D'OUVRAGE

Les réglementations fiscales attachées à la pratique du télétravail pour les employés transfrontaliers relèvent de la politique générale de l'Etat. Il n'y a pas de limitation stricte régissant la pratique du télétravail. La règle des « 34 jours » souvent mise en avant correspond au nombre de jours de télétravail à partir duquel la totalité des revenus issus du télétravail doivent être déclarés en France et y sont fiscalisés. De plus, la réglementation européenne imposant de dépendre du régime de sécurité sociale de son pays de résidence au-delà de 25 % du temps de travail en télétravail est en cours d'évolution avec une réhausse prévu du seuil à 50 %.

Le maître d'ouvrage souligne toutefois que le niveau de trafic actuel de l'A31 est revenu à un niveau supérieur à celui de 2019 malgré l'augmentation significative du télétravail en France. La réduction éventuelle de la circulation par ce levier ne saurait compenser l'augmentation exceptionnelle du trafic prévue dans les prochaines années du fait de la croissance de l'emploi transfrontalier. Enfin, on observe aussi un « effet rebond » pour le télétravail, qui n'implique pas une absence de déplacement : les usagers se rendent à des activités, utilisent les services publics ou privés, voire emmènent leurs enfants à l'école.

1.5. Une nécessaire coordination avec les autorités luxembourgeoises

L'autoroute A31 a comme prolongement naturel l'autoroute A3 de l'autre côté de la frontière luxembourgeoise qui est en cours d'élargissement à 2X3 voies. Si quelques contributions regrettent que les travaux en France avancent moins vite (les travaux au Luxembourg seront terminés en 2028), plusieurs autres se demandent si les deux projets sont bien coordonnés.

De plus, de nombreux participants mettent en avant le retrait progressif de la voiture au Luxembourg et se demandent comment il sera possible de se garer de l'autre côté de la frontière. Enfin, quelques contributions mettent en avant la nécessité de développer les flux de circulation vers d'autres pôles que Luxembourg-ville.

Exemples de citations :

« Le projet luxembourgeois prévoit une voie de covoiturage et pas le projet français, comme cela va se passer à la frontière ? »

« Comment peut-on être sûr que les voies pour les bus seront du même côté ? »

« C'est simple, ils sont déjà en train de retirer des places de parking à Luxembourg-ville ; le projet A31 Bis prévoit-il qu'il y aura des difficultés pour se garer ? »

« Le problème c'est que l'on prévoit que tout le monde ira vers Luxembourg-ville alors qu'on pourrait prévoir ensemble d'autres pôles de résidence et de développement des activités, comme à Esh-sur-Alzette ce qui permettrait d'utiliser l'A30. »

RÉPONSE DE L'ÉTAT, MAÎTRE D'OUVRAGE

Le projet A31 Bis est coordonné depuis longtemps avec les autorités luxembourgeoises qui conduisent, elles, l'élargissement de l'autoroute A3 de l'autre côté de la frontière qui se terminera en 2030. Ces projets répondent donc, comme ceux concernant le ferroviaire, à un enjeu commun de mobilité, chaque Etat restant bien sûr responsable de ses politiques d'aménagements, notamment pour ce qui concerne les solutions de stationnement au Luxembourg. Pour sa partie française, le projet prévoit la mise en place de parkings de covoiturage.

La coordination entre les deux pays va se poursuivre concernant l'affectation des voies de circulation aux transports en commun voire au covoiturage dans le cadre de la poursuite des études.

2. L'opportunité du projet A31 Bis

Au-delà du constat d'une mobilité à améliorer dans le nord de la Lorraine, l'opportunité de mettre en œuvre le projet A31 Bis tel qu'il est présenté aujourd'hui a été beaucoup discutée voire fortement contestée par de nombreux participants. Ce débat s'articule autour de différents arguments : le contexte de réduction de gaz à effets de serre, l'efficacité du projet une fois réalisé, la nécessité d'une stratégie de mobilité multimodale, des craintes liées au péage et la participation au développement du territoire.

2.1. Des questionnements sur la compatibilité du projet avec les engagements de la France en matière de réduction des gaz à effet de serre

Certains participants estiment que le projet d'A31 Bis est **non-conforme aux réglementations environnementales actuelles** et aux engagements nationaux ou internationaux pris par la France pour l'atténuation du changement climatique.

Il a notamment été fait référence aux accords de Paris et à la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre. L'objectif de diminution de 55% des gaz à effet de serre à l'horizon 2030 dont dispose la loi Climat et Résilience a aussi été mis en avant. Il est également fait allusion à l'objectif de doublement du fret ferroviaire dont dispose la loi. Des participants, comme le collectif Alternatives 31, estiment que le projet s'oppose aux conclusions de la **Convention Citoyenne pour le Climat (2020),** qui propose également le transfert du transport de marchandises du routier vers le fluvial ou le ferroviaire.

Ainsi, un nombre important de participants souligne que dans **un contexte de transition écologique et de réduction des dépenses en énergie,** les acteurs de la mobilité devraient avoir pour objectif à long-terme de baisser les trafics, par différentes alternatives. Des contributions présentent alors le projet de l'A31 Bis comme « d'un autre temps ».

Enfin, le trafic routier est voué à décliner compte tenu de la diminution des ressources fossiles et des mesures induites par la tenue des engagements environnementaux. Construire une autoroute de nos jours leur semble ainsi être un projet obsolète.

Exemples de citations :

*« Le projet est diamétralement contradictoire avec les engagements de notre pays. Notamment **les accords de Paris (COP21)**, dont la France comme la plupart des pays n'a jusqu'à présent pas respecté les objectifs ; ou encore la **« loi Climat et Résilience » (2021)** imposant la réduction de 55% des gaz à effet de serre d'ici 2030 (soit l'échéance de réalisation du projet A31 Bis). Rappelons que le seul trafic routier constitue le premier émetteur de ces GES de notre pays. » (AGIRR-FNAUT)*

*« Le respect de la **SNBC** [Stratégie nationale bas carbone] oblige à une réduction significative et rapide du trafic routier. Du coup, ça devient inutile d'élargir l'A31 ? » (Alternatives 31)*

*« **Le Grenelle des mobilités en Lorraine** prévoit l'augmentation de la capacité des TER entre Nancy, Metz, Thionville et le Luxembourg et la création d'un Réseau Express Métropolitain (REM) », une « politique ambitieuse de transition écologique des mobilités est attendue. Ce n'est pas le cas du projet de l'A31 Bis - secteur Nord. » (Ecologistes du Grand Est)*

« A l'heure des questions environnementales prépondérantes, la construction d'une autoroute a-t 'elle encore sa place ? »

« Moins de trafic routier, cela signifie d'une part que l'A31 Bis sera devenue inutile. C'est en soi une raison suffisante pour vous demander de renoncer à ce projet. »

RÉPONSE DE L'ÉTAT, MAÎTRE D'OUVRAGE

Les études du projet A31 Bis s'inscrivent dans le cadre et les objectifs fixées par la stratégie nationale bas carbone (SNBC). Cette dernière s'appuie sur des projections scientifiques d'évolution de la motorisation des véhicules - avec un abandon progressif de l'utilisation des combustibles fossiles pour les véhicules légers notamment- qui permettra une utilisation des infrastructures routières respectueuse du cadre réglementaire lié aux émissions de gaz à effets de serre.

Les émissions de gaz à effet de serre feront l'objet d'une évaluation en phase d'étude préalable, dans le cadre de l'étude d'impact et de l'évaluation socioéconomique. S'agissant de la phase travaux, le maître d'ouvrage s'attachera notamment à ce que la conception et la réalisation de l'infrastructure incorporent des mesures d'évitement et de réduction, au travers notamment d'une conception optimisant les caractéristiques géométrique pour limiter les emprises des voiries, et de marchés de travaux favorisant l'usage de matériaux faiblement émissifs, les techniques et les engins à moindre impact environnemental (énergie, CO_2, bruit).

La réduction de l'artificialisation « nette » des sols est aussi un objectif important et est prise en compte dans la conception des infrastructures.

Le maître d'ouvrage porte ainsi une attention particulière à la minimisation des impacts sur l'environnement naturel dans le cadre de ce projet et s'inscrit obligatoirement dans la démarche « Eviter, Réduire, Compenser » concernant ces impacts.

2.2. Des participants opposés aux projets autoroutiers ont souligné son manque d'efficacité pour réduire la congestion autoroutière

Tout d'abord, plusieurs personnes affirment que **le gain de temps permis par le projet est trop insignifiant par rapport aux coûts de construction mis en œuvre** et à l'impact humain et écologique du projet.

Plusieurs participants ont comparé le coût du péage au gain de temps moyen (et non lors des heures de pointe) des trajets permis par le projet A31 Bis et notamment le contournement de Thionville. D'autres participants émettent des critiques sur le plan technique, estimant que l'A31 Bis est **une solution inefficace pour désengorger le flux routier**.

Plusieurs contributions évoquent aussi le **« paradoxe de Braess »,** selon lequel « lorsqu'on essaie de résorber un problème de congestion chronique en augmentant l'infrastructure, le trafic bondit et a vite fait de rattraper son niveau de congestion d'avant ». (Association Agirr-FNAUT Lorraine)

Exemples de citations

« Comment peut-on vendre à la population un gain de temps, réduit à une peau de chagrin, un péage à 4E le passage qui impactera le budget des familles ? »

« On propose de dépenser des centaines de millions d'euros pour une autoroute qui sera payante et fera gagner à peine 4 minutes de temps de trajet aux usagers. Ce projet est une aberration sur tous les plans. Les frontaliers ne veulent pas de ce projet insensé ! »

« Pour désengorger un flux en saturation, il faut le désengorger avec plusieurs flux qui ne se rejoignent pas… Sinon on divise le flux sur 2 autoroutes pour les réunir à la frontière, et la situation sera encore pire que maintenant, donc il vaut mieux ne rien faire. »

« Dans la thèse d'un monde d'abondance énergétique tel que nous l'avons vécu ces dernières décennies, l'élargissement de la capacité des infrastructures autoroutières est peu efficace pour lutter contre la congestion. En effet, il est aujourd'hui solidement démontré dans plusieurs rapports, qu'il y a une probabilité certaine d'un retour des embouteillages 3 à 5 ans après l'inauguration de nouvelles infrastructures. Cela s'explique par un phénomène d'effet rebond : une plus grande liberté de circuler en voiture induit un plus grand nombre de trajets qui, sans ces nouvelles infrastructures, n'auraient pas été réalisés : la zone transfrontalière va s'agrandir. Des habitants vont habiter encore plus loin de leur lieu de travail. D'autres vont être tentés d'abandonner le train ou les transports en commun. » (The Shifters)

RÉPONSE DE L'ÉTAT, MAÎTRE D'OUVRAGE

Il convient de mesurer l'intérêt du projet par rapport aux gains de temps attendus aux heures de pointe, où les trafics sont les plus ralentis par la congestion. Le projet A31 Bis permettra ainsi une diminution d'au minimum 15 minutes en moyenne des temps de parcours entre l'échangeur de Richemont et la frontière luxembourgeoise lors des heures de pointe.

Il permettra surtout une fiabilisation des temps de parcours, rendus très irréguliers en fonction de l'heure de la journée en raison des saturations constatées aux heures de pointe. Il rendra également l'infrastructure plus apte à écouler le trafic en cas de nécessité de fermer une voie à la circulation, alors qu'aujourd'hui le moindre incident cause des congestions très conséquentes. L'absence de ce projet entraînerait, à l'inverse, une dégradation de la situation actuelle déjà critique.

La restauration complète de la fluidité nécessite de s'appuyer aussi sur les leviers du covoiturage et des transports en commun. La modélisation de trafic prévoit bien à long terme une diminution de la part modale de la voiture individuelle.

L'appréciation des gains de temps du projet au regard de ses coûts, à la fois en termes d'investissement pour la réalisation des travaux mais aussi d'impacts sanitaires, sur le climat, etc., sera quantifiée dans la suite des études au travers de l'évaluation socio-économique du projet, qui sera présentée lors de l'enquête publique.

2.3. Une invitation à se concentrer uniquement sur l'élargissement de la section au nord de Thionville

En plus des craintes liées aux impacts présumés du futur contournement de Thionville (cf. partie 4), de nombreuses contributions souhaitent que le projet consiste exclusivement en l'élargissement de l'A31 au nord de Thionville.

Des participants pensent que le contournement de Thionville n'est pas l'aménagement le plus intéressant pour résorber le trafic et mettent en avant que les congestions sont localisées sur l'autoroute au nord de Thionville et que le trafic est plus fluide dans la traversée de Thionville qui pourrait ainsi rester en l'état.

Ainsi, pour ces mêmes personnes, le projet de contournement est inutile et nuisible pour l'environnement humain. Ils estiment que le fait d'installer un contournement payant engendrerait un report sur les axes secondaires.

Exemples de citations :

« Les tracés ne résolvent que le problème de bouchons au niveau de Thionville alors qu'ils sont beaucoup plus graves entre Thionville et la frontière, le projet reporte simplement les bouchons plus loin et constitue donc un gaspillage d'argent. »

« Ce tracé est totalement inutile, avec une projection de 19 000 véhicules/jour, pourquoi emprunter une autoroute payante située parallèlement à l'actuelle. »

« Ce projet est clairement inutile sur la portion Thionville - frontière luxembourgeoise. En effet, les bouchons observés actuellement à la frontière française proviennent de la configuration problématique de la voie au niveau de la frontière et des travaux menés par les autorités luxembourgeoise sur l'A3. Il ne sert pas à grand-chose d'améliorer la circulation sur la portion française, en demandant de payer un péage, de surcroit pour déboucher sur une A3 luxembourgeoise qui est totalement congestionnée. »

« Nous demandons le renoncement au contournement de Thionville » (Cahier d'acteur de l'association Agirr-Fnaut)

APPORTS DU MAÎTRE D'OUVRAGE

L'élargissement de l'autoroute au nord de Thionville et la création d'un contournement de cette agglomération sont deux projets solidaires.

Les phénomènes de congestion concernent actuellement surtout les sections de l'A31 proches de la frontière. L'augmentation des déplacements entre Thionville et le Luxembourg attendu à moyen terme se traduira par une augmentation de la circulation qui touchera également l'A31 dans la traversée de Thionville si une solution de contournement n'est pas mise en œuvre. Le seul élargissement de la section nord n'aurait donc pour première conséquence que de déplacer la congestion.

De plus, l'élargissement de l'autoroute A31 à 2x3 voies entre le nord de Thionville et la frontière Luxembourgeoise ne pourrait être entrepris indépendamment de l'aménagement du contournement de Thionville. En effet, la modélisation de trafic démontre que le seul élargissement au nord de Thionville ne ferait que déplacer la congestion future en traversée de Thionville dont la capacité serait alors insuffisante pour absorber l'augmentation de demande de déplacement prévue à moyen terme. Cela générait par conséquent un goulot d'étranglement au niveau de Thionville avec une congestion inévitable aux heures de pointe du matin et du soir.

2.4. Une opposition importante au péage et la crainte d'un report sur le réseau secondaire

Une très grande partie des participants à la concertation a indiqué son inquiétude ou son désaccord quant à la mise en place d'un péage sur une section d'autoroute aujourd'hui gratuite.

Beaucoup de participants refusent de devoir payer pour emprunter un axe de transports parfois nécessaire à la vie quotidienne (école, hôpital, travail, commerces, etc.).

Un potentiel report de trafic sur les réseaux secondaires liés à la mise en péage malgré l'augmentation de la capacité inquiète aussi de nombreuses personnes rencontrées. Notamment, le report du trafic transfrontalier sur le réseau secondaire en conséquence de la saturation de l'autoroute est déjà très important. La mise en place d'un péage fait craindre un report plus important encore qui aurait un impact négatif sur les villages en termes de nuisances sonores et pollution. Cela constitue également un danger pour un grand nombre de participants, accentuant le risque d'accidents De nombreux habitants craignent alors que leur cadre de vie se détériore encore plus.

Exemples de citations :

« Et demain, que prévoit la DREAL après la mise en 2x3 voies de la nouvelle autoroute payante ? RIEN sinon la perte de la gratuité d'un axe de circulation acquis depuis 40 ans permettant chaque jour pour nos lycéens et étudiants de rejoindre leurs lycées et leurs universités, à nos travailleurs de rallier les bassins d'emploi du sillon mosellan, à nos fonctionnaires de se mettre au service de l'Etat et des collectivités locales. C'est encore de se rendre dans les commerces de Thionville ou de Terville C'est encore d'accéder aux services de santé et hospitaliers ou de visiter nos ainés en EPADH. » (Association Non au péage sur l'A31)

« Les communes de Hettange-Grande (7 779 habitants) et Volmerange-les-Mines (2 269 habitants) seraient les principales impactées puisqu'à partir de Thionville, il est possible de rejoindre Luxembourg (via Dudelange ou Frisange) en les traversant. »

« A noter également la vitesse excessive des conducteurs dans nos villages, avec risques d'accidents accrus (enfants aux abords des écoles et des arrêts de bus, riverains tentant de sortir de chez eux, ...). »

RÉPONSE DE L'ÉTAT, MAÎTRE D'OUVRAGE

Les effets potentiels de la mise en place d'un péage font partie des préoccupations importantes du maître d'ouvrage. La création d'une concession constitue une condition de réalisation a priori de l'A31 Bis, puisqu'elle rend possible le financement du projet à une échéance plus rapide, pour traiter les phénomènes de congestion. Son opportunité avait été validée lors du débat public de 2016 et confirmée lors de la concertation publique de 2018/2019.

De plus, les études de trafic démontrent bien qu'une partie significative des usagers emprunterait l'autoroute, notamment pour des raisons de confort lié à la restauration de la fluidité sur un axe aujourd'hui largement saturé, épargnant du bruit et des nuisances aux riverains. C'est ainsi bien la congestion qui engendre le report de trafic sur le réseau secondaire. Ces mêmes études démontrent aussi que la création d'un péage n'aggrave pas le report de la circulation autoroutière sur le réseau secondaire par rapport à la situation actuelle. La situation s'améliore même lors des périodes de pointes.

La poursuite des études intégrera l'examen des possibilités de modulation du prix du péage selon les périodes afin de l'adapter aux usages de l'autoroute. Les premières réflexions ont déjà été engagées.

2.5. Un projet tout de même jugé par beaucoup comme indispensable pour le développement du territoire

De nombreux acteurs locaux et plusieurs contributions définissent le projet comme une condition importante pour le développement du territoire nord-Mosellan.

Certains évoquent le projet A31 Bis comme un « *défi pour dynamiser notre région de manière durable en faisant de ses contraintes une opportunité tout en restant respectueux de l'environnement.* »

La mobilité est pointée par différents acteurs comme un enjeu primordial pour le développement et l'attractivité économique de la région. La municipalité de Florange ajoute que le projet constitue un élément majeur au sein d'une politique de mobilité multimodale au service de l'aménagement des territoires. (délibération du bureau municipal de la ville de Florange, séance du 30 janvier 2023)

De nombreuses collectivités locales sous l'impulsion du département de la Moselle ont réalisé une synthèse donnant lieu à une motion présentée devant l'assemblée départementale et reprise par certaines collectivités concernées (communes de Thionville, Florange, Terville, communauté d'agglomération Porte de France-Thionville et Président de la communauté d'agglomération du Val de Fensch). Cette motion est en faveur du projet A31 Bis comme l'un des leviers de la stratégie structurant de mobilité parmi d'autres.

Exemples de citations :

« Le projet d'A31 Bis représente depuis de nombreuses années un enjeu crucial de mobilité pour la Région Grand-Est et tout particulièrement pour la Moselle Nord. Cette infrastructure répond à un besoin de mobilité grandissant donc à un besoin de décongestion des routes, qui traduit premièrement l'urgence de prendre une décision et le besoin de faire voir le jour rapidement de la solution choisie » (Association ELN, CAC140, Union des Entreprises de Moselle, RE@GIR)

« Quelle que soit la variante retenue, excepté celle du tracé F10, cette nouvelle infrastructure répondra à un énorme besoin en termes de mobilité. Elle constitue une très forte attente pour les habitants du territoire et est vitale pour le développement du tissu économique. Au-delà de l'amélioration du quotidien des usagers et des habitants, elle constituera un levier majeur du développement propre des territoires du nord mosellan, complémentaire à leur dimension transfrontalière. Ce projet est essentiel pour chacun et doit maintenant pouvoir se concrétiser. » (CA Porte de France – Thionville, motion délibérée le 26 janvier 2023)

« Oui, nous sommes favorables à l'A31 Bis !!! » (Impact Lorraine Mobilités)

« Le projet proposé répond à des enjeux réels en termes de mobilité rendant cette infrastructure essentielle pour les territoires concernés :

- *L'A31 Bis comme réponse urgente à la saturation actuelle de l'A31, […]*
- *L'A31 Bis comme élément majeur d'une politique de mobilité multimodale au service de l'aménagement des territoires » (Conseil départemental de la Moselle, motion délibérée également par d'autres collectivités locales et notamment, la CA Porte de France Thionville et la commune de Florange)*

« [Nous affirmons] *un soutien inconditionnel à la réalisation rapide de l'A31 Bis » (Bureau municipal de Florange)*

« En conséquence, les élus de l'Eurométropole messine demandent à l'Etat pour le territoire lorrain : l'accélération des procédures administratives préalables pour une réalisation des aménagements à court terme sur l'ensemble du projet A31 Bis » (extrait de la motion délibéré par l'Eurométropole de Metz)

« A l'heure actuelle, passer à côté de l'A31 serait véritablement, à mon avis, une stupidité. Ce que je demande à Monsieur le préfet et à ses services, c'est d'accélérer le processus parce que 2030 ou 2035 pour avoir cette autoroute, ça sera vraiment très tard par rapport aux problèmes qu'il va y avoir de saturation. »

RÉPONSE DE L'ÉTAT, MAÎTRE D'OUVRAGE

Le maître d'ouvrage partage ce constat. Le projet a un très fort intérêt pour la région et le développement du territoire. L'amélioration de la qualité du réseau de transports mosellan, de l'interconnexion frontalière, dans une perspective multimodale, constitue un enjeu de taille pour la Lorraine et son économie.

3. Des réflexions sur les fonctionnalités de l'infrastructure

3.1. L'attente d'une restitution complète des fonctionnalités des échangeurs nord et sud pour les variantes concernées

Les fonctionnalités de certains échangeurs et notamment celui dit de l'Etoile à Florange ont fait l'objet de vifs débats, en particulier lors de la réunion publique à Florange le 8 décembre 2022.

A ce stade des études, le tracé du raccordement de la section neuve de l'A31 Bis pour le contournement de Thionville et de l'autoroute A31 au niveau de l'actuel échangeur de l'Etoile impliquait la suppression de ce dernier. La présentation de ce tracé identique depuis deux ans n'avait pas appelé de remarques lors de la concertation publique locale, qui avait pourtant donné lieu à de nombreuses contributions.

De nombreux participants ou acteurs locaux considèrent nécessaire la préservation des mouvements actuellement permis par cet échangeur afin d'empêcher un trafic supplémentaire dans les villes et s'opposent en particulier à la suppression de l'échangeur de l'Étoile.

De même, plusieurs participants ont aussi mis en avant le manque d'une liaison directe entre la VR52 et la future section neuve de l'A31 Bis au niveau de l'échangeur actuel de Sainte-Agathe pour les variantes F4 et F5.

Exemples de citations :

« L'échangeur de l'étoile : la suppression de cet échangeur est une ineptie : les Florangeois, pour prendre l'autoroute vers le Luxembourg ou vers Metz, devront soit traverser Florange soit Terville soit Veymerange : où est l'amélioration de la circulation dans nos villes ? » (Groupe d'élus de l'opposition au sein du conseil municipal de Florange)

« [le département de la Moselle] *demande la réalisation d'un échangeur complet sur le nœud nord permettant l'accès et la sortie des usagers depuis et vers la RD13 au niveau de Bétange – Bois de l'Etoile ; Affirme la nécessité d'une jonction avec la RN52 sur le nœud sud. » (Conseil départemental de la Moselle)*

RÉPONSE DE L'ÉTAT, MAÎTRE D'OUVRAGE

Le maître d'ouvrage s'est engagé à améliorer significativement les fonctionnalités des échangeurs nord et sud dits de l'Etoile et de Saint-Agathe. Pour le premier, l'objectif est de rétablir des mouvements locaux supprimés et notamment les accès à l'autoroute. Pour le second, l'objectif est d'améliorer la continuité entre la route nationale 52 et la section neuve de l'autoroute A31 dans le cas des variantes F4 et F5.

3.2. Des positions diverses quant à l'utilisation éventuelle de la bande d'arrêt d'urgence par les transports collectifs

Le projet A31 Bis prévoit, sur la section entre Thionville et la frontière, en plus de l' élargissement de l'autoroute à 2x3 voies, l'aménagement d'une VRTC (voie réservée aux transports en commun) sur l'espace de la bande d'arrêt d'urgence, conformément à l'évolution récente des règles d'aménagement. Celle-ci conserverait toutefois ses fonctionnalités d'urgence.

Plusieurs participants sont sceptiques sur la possibilité de contrôler quels véhicules emprunteront cette voie. Sur le plan de la sécurité, certains soulignent la non-compatibilité entre la bande d'arrêt d'urgence, les bus et les automobilistes souhaitant doubler par la droite, ou anticipant leur sortie d'autoroute.

La majorité des interventions sur le sujet sont plutôt favorables à cet élément qui favoriserait le développement des transports collectifs sur la route, mais ont souhaité avoir des précisions sur son fonctionnement pratique.

Exemples de citations :

« L'important est de permettre la création d'une voie dédiée aux bus ou permettre de recourir à la BAU en heure de pointe. Essentiel pour doper le TC et alternatives à la voiture seule. »

RÉPONSE DE L'ÉTAT, MAÎTRE D'OUVRAGE

La maitrise d'ouvrage comprend les inquiétudes parfois énoncées lors des réunions publiques.

Cette pratique devient de plus en plus répandue en France. Des voies réservées aux transports en commun sur l'espace de la bande d'arrêt d'urgence ont déjà été réalisées sur plusieurs routes : en région parisienne sur l'A12, l'A3 ou la RN118, sur les M1 et M2 dans l'agglomération lyonnaise, sur l'A51 entre Aix-en-Provence et Marseille ou encore sur l'A48 entre Lyon et Grenoble.

Une doctrine technique s'est développée en France sur ce sujet. Il est prévu que la bande d'arrêt d'urgence ne soit utilisée que lorsque l'autoroute sera saturée et d'y limiter la vitesse à 70 km/h.

3.3. Une réflexion sur une voie dédiée au covoiturage

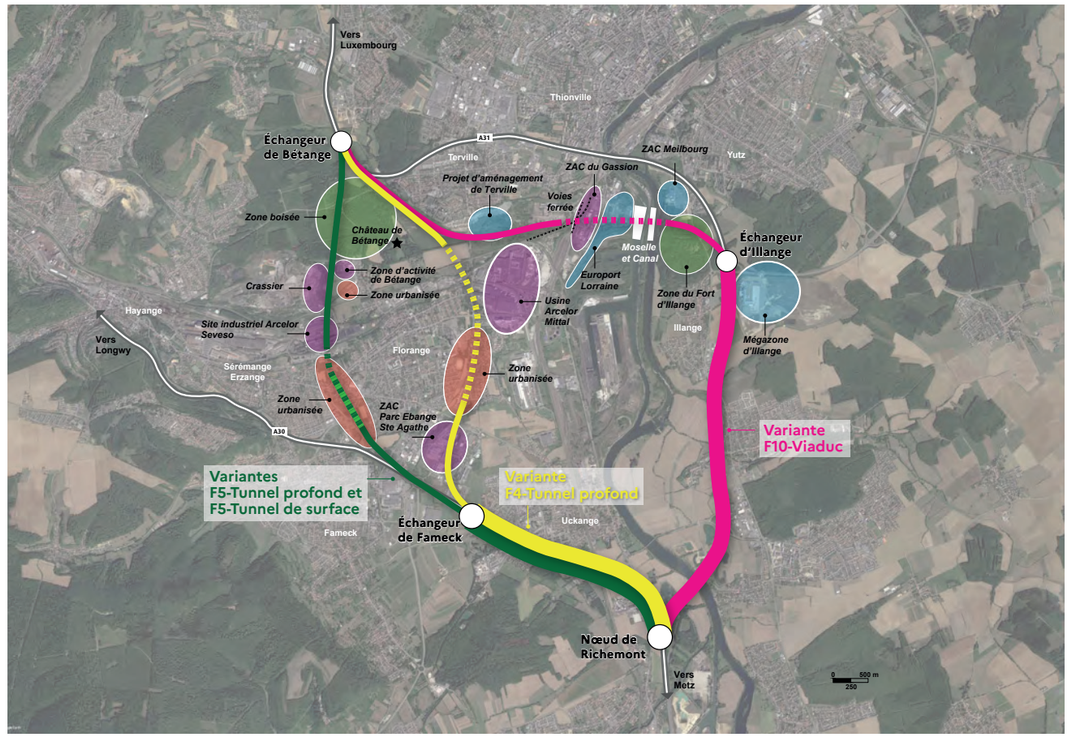
Plusieurs participants ou collectifs, dans leur cahier d'acteur, ont proposé une option consistant à réserver l'une des trois futures voies de circulation au covoiturage.

La continuité avec l'aménagement prévu au Luxembourg est un aspect important pour la plupart des participants.

RÉPONSE DE L'ÉTAT, MAÎTRE D'OUVRAGE

Le maître d'ouvrage prend note de cette proposition. L'affectation d'une des trois futures voies de circulation au covoiturage au nord de Thionville sera étudiée et cette réflexion sera coordonnée avec les autorités luxembourgeoises. Cette réflexion s'inscrit aussi dans les préconisations générales du récent rapport du Comité d'orientation des infrastructures sur la prochaine programmation des investissements en la matière.

4. Des inquiétudes sur l'impact des différentes variantes pour le contournement de Thionville



Descriptions succinctes des variantes du contournement de Thionville :

La variante F5-tunnel de surface consiste en la création d'une nouvelle section longue de 6,5 km, dont 0,8 km en tunnel de surface pour la traversée de Florange. Du sud au nord, les véhicules empruntent l'autoroute A30 et la quittent par une bretelle située plus à l'ouest que l'échangeur Sainte Agathe. Le tracé neuf rejoint ensuite, via le tunnel et en passant par le site de la cokerie de Serémange-Erzange, le tracé actuel de l'A31 au sud-ouest de Thionville au niveau de l'échangeur de Bétange.

La variante F5-tunnel profond reprend le tracé de la variante F5-tunnel de surface mais la traversée de Florange s'effectue au moyen d'un tunnel long de 1,2 km.

La variante F4-tunnel profond consiste en la création d'une nouvelle section longue de 7,9 km. Du sud au nord, les véhicules emprunteront l'autoroute A30, la quitteront par une bretelle autoroutière au niveau de l'échangeur de Sainte Agathe avant de traverser Florange par un tunnel long de 2,2 km, puis de rejoindre le tracé actuel de l'A31 à l'ouest de Thionville au niveau de l'échangeur de Bétange

La variante F10 consiste en la création d'une nouvelle section longue de 8,1 km. Du sud au nord, le tracé réutilise l'autoroute A31 actuelle jusqu'à l'échangeur de Guénange puis se poursuit par un tracé neuf au sud de Thionville, parallèle au tracé actuel, qui franchit la Moselle au moyen d'un nouveau viaduc long de 1,6 km.

4.1. Les expropriations d'habitations pour la variante F5 avec un tunnel de surface

La construction d'un tunnel dit de surface implique la destruction des bâtiments potentiellement situés au-dessus. Cela s'explique par la technique constructive utilisée (excavation des terres depuis la surface et pose d'une dalle épaisse) et par l'impossibilité réglementaire de la présence de bâtiments ou d'infrastructures lourdes au-dessus de l'ouvrage. Un exemple de tunnel de surface existe depuis peu 10 kilomètres au sud de Florange, à Marange-Silvange sur la RN52.

La maîtrise foncière des terrains en surplomb du tunnel est alors nécessaire dans le cas de la variante F5 avec un tunnel de surface. Ce processus impliquerait l'achat ou l'expropriation puis la destruction d'au maximum une quinzaine d'habitations dans Florange.

La question des expropriations a engendré l'expression d'une opposition généralisée à cette variante lors des réunions de la concertation publique. Les opposants estiment que les personnes déplacées ne seront pas suffisamment indemnisées. Ils estiment qu'il s'agit d'une conséquence sociale qui ne peut être transposée au plan économique, menaçant les vies familiales et professionnelles.

Enfin, les participants soulignent l'absence de l'information précise sur le nombre de bâtiments d'habitation à acquérir ou concernés par d'éventuelles expropriations.

Exemples de citations :

« Au sujet des expropriations, on nous répond que dans cette éventualité, que nous serons indemnisés à hauteur de la valeur de nos biens, ouf nous voilà rassurés ! Certains vont donc toucher le Jackpot puisque concernés à la fois sur le plan personnel (maison) et sur le plan professionnel (assistante maternelle, coiffeuse, toiletteuse, et j'en passe !) mais connaissez-vous la réalité du marché actuel ?! les prix ? la rareté des biens disponibles ?! il nous sera impossible de retrouver des conditions équivalentes, dans un périmètre raisonnable sans augmenter encore nos temps de trajets quotidiens pour aller au Grand-Duché. »

« Les habitants concernés sont méprisés, certains ne sont pas au courant, d'autres ont acheté leur habitation il y a moins d'un an sans que la mention A 31 bis ne soit portée à la connaissance du notaire sur l'acte de vente !! Aucune donnée chiffrée sur le nombre d'expropriations et le montant que cela ne représenterait dans le projet. »

RÉPONSE DE L'ÉTAT, MAÎTRE D'OUVRAGE

L'Etat entend ces inquiétudes et retient qu'il s'agit d'un élément très défavorable pour la variante F5 en tunnel de surface.

Le maître d'ouvrage s'est cependant attaché à décrire le cadre juridique et financier de l'expropriation lors des réunions publiques de la concertation. Le propriétaire concerné est, dans ce cas, indemnisé au niveau de la valeur de son bien immobilier en considérant la valeur du marché dans une situation sans projet. L'indemnisation comprend une somme complémentaire destinée à couvrir les frais à engager par le propriétaire pour l'acquisition d'un nouveau bien.

4.2. L'impact sur les forêts pour les variantes F10 et F5

L'impact des fuseaux F10 et F5 sur les forêts a été relevé au cours de la concertation et correspond à une crainte importante du public. Le tracé F10 impacte potentiellement la forêt d'Illange (9ha). De même, les variantes de tracé F5 impliquent de détruire 14ha dans la forêt domaniale de Florange. Cet impact sur les forêts contribue à l'opposition très importante sur ce tracé.

Les participants estiment également que les plantations de forêts urbaines prévues ne remplaceront pas les arbres séculaires coupés pour mener à bien le projet .

Exemples de citations :

« Outre l'accroissement de l'empreinte carbone, le projet F10 détruira la faune et la flore du fait du déboisement d'ha de forêt, aggravera la situation déjà critique sur le ban de Bertrange en matière de pollution atmosphérique (usine Knauf, autoroute existante). »

« Je ne veux pas du F5 car il détruirait la forêt. »

« Les tracés F5 source de dommages irrémédiables sur l'environnement […] les trajets F5 vont entrainer une destruction de la forêt […], la forêt de Florange est d'une importance vitale » (Cahier d'acteur du collectif Non à l'autoroute à Florange, quartier gare)

RÉPONSE DE L'ÉTAT, MAÎTRE D'OUVRAGE

Les impacts des différentes variantes sur les milieux naturels sont bien pris en compte par le maître d'ouvrage. Le détail des impacts de chaque variante a été présenté de manière exhaustive dans le dossier de concertation et lors de la réunion publique à Florange le 8 décembre 2022.

Le maître d'ouvrage retient que ces éléments sont des éléments très défavorables concernant la variante F10 et surtout la variante F5 qui a fait l'objet de nombreuses contributions.

L'Etat a porté ces points importants à la connaissance du public afin d'éclairer le choix entre les variantes en considérant l'ensemble des avantages et des inconvénients. L'un des objectifs de la concertation était bien de recueillir des avis sur les critères les plus importants pour le public. Cela a notamment fait l'objet de l'atelier du 09 janvier 2023 à Florange.

4.3. La qualité de l'air, particulièrement en entrées et sorties de tunnel

De nombreux riverains, de Florange notamment, expriment leurs inquiétudes par rapport à la potentielle dégradation de la qualité de l'air qui serait occasionnée par le projet. En particulier la qualité de l'air au niveau des entrées et des sorties de tunnel pour les variantes au sein des fuseaux F4 et F5 a suscité plusieurs questions et craintes.

Plusieurs participants estiment que la qualité de l'air et l'impact sur la santé des habitants devraient être le premier critère pris en compte dans la mise en place du projet.

Certains participants mettent aussi en avant un contexte de pollution déjà important sur le secteur, du fait de l'A31 existante et d'activités industrielles.

Exemples de citations :

« Avez-vous pensé à l'impact sur nos petites communes environnantes : sur leur qualité de vie, qualité de l'air, sécurité routière, mobilité au quotidien, pollution sonore, etc. ? Nous subissons déjà suffisamment l'attractivité du Luxembourg tous les jours au travers de nos petites communes avec un flux incessant de véhicules et de comportements dangereux. »

« Au-delà du caractère inutile de ce contournement qui ne règlera rien du tout arrivé au Luxembourg, permettre à plus d'automobiliste et de camion de polluer, dégrade la qualité de l'air des citoyens déjà impacté par l'usine Knauf toute proche d'Illange. Regardez les chiffres des décès liés à la pollution et affectez l'argent des contribuables vers la mobilité douce (train, transport public gratuit). »

« [Le projet F10] aggravera la situation déjà critique sur le ban de Bertrange en matière de pollution atmosphérique (usine Knauf, autoroute existante) et de pollution accoustique déjà prégnantes. »

RÉPONSE DE L'ÉTAT, MAÎTRE D'OUVRAGE

La qualité de l'air dépend des émissions de différents secteurs d'activité : industrie, agriculture, transport, secteur résidentiel.

La qualité de l'air s'est largement améliorée au cours des dernières années sur le territoire et cette amélioration va vraisemblablement se poursuivre. Cela s'explique par la diminution des activités industrielles présentes, par l'amélioration des dispositifs de chauffage des maisons individuelles et par l'amélioration de la motorisation des véhicules.

Une comparaison de la qualité de l'air entre la situation actuelle et la situation future prenant en compte le projet A31 Bis, élément important de l'étude d'impact, a été présentée lors de la réunion publique à Bertrange le 28 janvier 2023.

Cette comparaison montre que la qualité de l'air pourrait légèrement se dégrader au niveau des têtes de tunnels pour les variantes F4 et F5 sur des zones très limitées et sans dépasser les seuils imposés par les réglementations nationales et européennes. Ces études seront approfondies dans l'évaluation environnementale qui sera présentée lors de l'enquête publique.

De plus, le projet A31 Bis a aussi deux effets qui induiront une amélioration de la qualité de l'air :

- La fluidification de la circulation va diminuer les concentrations de polluants près des axes autoroutiers, les consommations de carburants et les émissions de polluants rapportées aux kilomètres parcourus étant plus élevées pour des véhicules circulant dans les congestions ;
- La fluidification entraînera aussi une baisse combinée de l'usure des freins, des pneumatiques et de la chaussée, source d'émissions de particules fines, sur ces axes autoroutiers qui traversent des zones fortement urbanisées.

4.4. La préservation de la qualité de vie, pendant les travaux et en fonctionnement

Des craintes relatives aux impacts potentiels de chacun des tracés proposés pour le contournement de Thionville sur le cadre de vie des habitants ont été exprimées au cours de la concertation.

Tracés F5 – tunnel de surface

Les habitants de Florange sont nombreux à refuser que la section autoroutière neuve du contournement de Thionville « traverse » leur ville ou « la coupe en deux », mettant en avant de futures nuisances sur la qualité de vie. La proximité de futures sections de l'autoroute avec des habitations est un des premiers motifs d'opposition, outre celui des destructions potentielles.

La proximité du tracé F5 avec les espaces résidentiels qui seraient préservés est aussi une cause d'inquiétude. Les questions ont été nombreuses sur la nature des protections entre les habitations et la future autoroute avec cette variante qui a davantage d'impacts sur les zones urbanisés, car réalisée avec un ouvrage plus court, laissant l'autoroute « à l'air libre » sur un linéaire plus important.

Tracé F5 – tunnel profond

Les principales questions concernant la santé et le cadre de vie, par rapport à cette variante furent en lien avec les impacts potentiels de la dépollution des sols de la cokerie ou de l'excavation des terres polluées lors des travaux.

Plusieurs contributions expriment aussi des craintes sur le caractère très important des travaux réalisés en zone urbaine, qui pourront donc avoir un impact très important sur le cadre de vie.

Exemples de citations :

« Pensez-vous, Monsieur le préfet, en toute âme et conscience, que le fait de faire passer une autoroute à travers la ville de Florange, ça va améliorer nos conditions de vie ? »

« Des doutes sur les engagements du concessionnaire de l'autoroute : mur anti-bruit, financement fenêtre triple vitrage. On voit le résultat à Fameck et Bertrange aucun mur n'y a été installé malgré les promesses de l'Etat. »

« Pas de garanties de protections sur l'ensemble des tracés F5 : […] [le tunnel] n'est prévu que sur une longueur de 800m à 1km, ce qui dire que la partie de la cokerie à la forêt sera directement au contact des riverains du secteur gare et du parc de Bétange où de nombreuses familles y ont leurs habitudes » (Cahier d'acteur du collectif Non à l'autoroute à Florange – quartier gare).

« Dès lors, au vu des éléments supra décrits, les projets F5 sont donc à proscrire » (Cahier d'acteur du collectif Non à l'autoroute à Florange –quartier gare).

« [le communauté d'agglomération Portes de France-Thionville] *Affirme la nécessité de respecter la structuration urbaine des communes traversées imposant ainsi un tracé en tunnel profond en protection des populations et en maintien des résidents. » (Extrait de la motion délibérée par le communauté d'agglomération, identique à celle délibérée par le conseil départemental de la Moselle et d'autres collectivités).*

« Les tracés F5 passent par la cokerie de Serémange-Erzange. Les cokeries étant des sites extrêmement pollués (plus d'une centaine de polluants comme le benzène (cancérogène certain), des goudrons, l'arsenic, des cyanures, etc.), leur mise à disposition nécessite une déconstruction suivie d'une dépollution en profondeur. »

Tracé F4

Lors de la concertation publique locale, les oppositions aux variantes se sont plutôt concentrées sur les variantes de tracé au sein du fuseau F5. Ainsi, peu de craintes ou d'oppositions spécifiques d'habitants ont concerné la variante F4 et il n'y a que très peu de contributions visant spécifiquement cette variante sur le site internet.

Cette variante suscite essentiellement les critiques de personnes s'opposant au projet en général. Plusieurs prises de parole lors des réunions publiques, comme celles de l'association Paix à Florange, ont toutefois interrogé sur les protections des quartiers de Florange aux abords de l'entrée sud du tunnel qui en seraient alors relativement proches.

Plusieurs acteurs locaux se sont au contraire prononcés pour la variante F4 en considérant que c'est celle qui avait le moins d'impacts sur l'environnement naturel et humain. Le fait qu'aucune expropriation d'habitations ne soit nécessaire est un élément important. De plus, la variante F4 a moins d'impacts sur l'environnement, et notamment pas d'impact sur les forêts du territoire. De même, la proposition d'un tunnel profond pour cette variante plutôt qu'un tunnel moins profond comme lors des précédentes phases de concertation, a été saluée comme permettant un moindre impact sur les zones urbanisées.

Exemples de citations :

« Avec les tracés F4 et F5, l'A30 passe à 2 x 3 voies depuis la séparation A31-A30 et jusqu'aux échangeurs des tracés F4 et F5. Le passage à 2 x 3 voies rapprochera encore l'autoroute des habitations existantes (rue du Temple, école maternelle, le Clos du Moulin). »

« En complément de cette motion, il nous paraît important de préciser notre positionnement. Le tracé F4 tunnel profond est celui qui correspond aux intérêts de notre territoire » (M. Liebgott, président de la CA Val de Fensch et M. Dick, maire de Florange)

Tracé F10

Cette variante suscite une très forte opposition au sein de la commune de Terville dont le conseil municipal a d'ailleurs élaboré une pétition contre tout tracé au sein du fuseau F10. Les oppositions fortes des habitants de Terville expliquent que le tracé F10 revient à enclaver la commune entre deux autoroutes, faisant craindre de nombreuses pollutions et nuisances.

D'autre part, la variante F10 suscite des craintes ou des oppositions des habitants des communes longeant l'autoroute A31 entre l'échangeur de Richemont et Thionville comme Bertrange, Guénange ou Illange. En effet, la variante F10 implique d'élargir l'A31 à 2x3 voies à cet endroit ce qui fait donc craindre des nuisances supplémentaires.

Par exemple, un habitant de Bertrange signale, pour le tracé concerné, que les nuisances ne sont pas suffisamment prises en compte dans la mise en œuvre du projet.

Le tracé F10 donne aussi lieu à des craintes liées à l'intensification du report de trafic de l'autoroute vers les réseaux secondaires au sud de Thionville avec la création d'un péage sur cette section depuis l'échangeur de Richemont.

L'environnement paysager est également un enjeu pour plusieurs participants, qui rejettent la construction d'un viaduc.

Enfin, la variante F10 suscite aussi un fort rejet de la part des acteurs locaux puisqu'elle ne permettrait pas de mieux desservir les vallées de la Fensch et de l'Orne.

A31 Bis Au cœur du sillon lorrain Bilan de la concertation

Exemples de citations :

« Ce projet va très fortement impacter la qualité de vie des Tervillois qui se retrouveront coincés entre deux autoroutes (deux fois plus de nuisances sonores, d'odeurs et de pollutions). »

« On a déjà demandé un mur antibruit. Oui, on nous a dit non parce qu'on a refait le revêtement, donc on passe en dessous des normes, donc voilà donc les riverains, ce n'est pas grave. »

« La départementale, on est déjà en voie de délestage. Donc quand l'autoroute est bouchée, tout le monde passe dans le village et ça va être de pire en pire parce que bon, là, on a les camions qui passent mais ça va continuer. Et personne ne fait rien, donc voilà. »

« Terville a déjà payé son dû en termes d'infrastructures routières ; les français de Terville souhaiteraient être entendus, écoutés et exclus des variantes proposées. »

« Non au trajet F10 qui draine le moins de monde car bien trop parallèle à l'A31 actuelle et qui imposerait un viaduc parallèle au pont de Beauregard, visuellement inentendable. »

RÉPONSE DE L'ÉTAT, MAÎTRE D'OUVRAGE

Le maître d'ouvrage s'est attaché à rappeler qu'il n'existait pas de « variante miracle ». Chaque variante présente des avantages et des inconvénients qui peuvent impacter leur environnement.

Le maître d'ouvrage prend note de l'ensemble des éléments très défavorables aux variantes F5 et F10 relevés lors de la concertation publique.

En ce qui concerne l'impact acoustique plus précisément, l'enjeu du projet A31 Bis est de réduire les nuisances sonores en traversée de Thionville en limitant les nuisances supplémentaires pour les riverains du nouveau contournement. Il s'agit de mettre en œuvre, si nécessaire, des mesures de protections complémentaires, comme des écrans phoniques ou des protection de façades, au regard de la réglementation en vigueur. L'exposition des riverains pour des sections nouvelles et des sections élargies sur place sera caractérisée plus précisément par des études acoustiques, en s'appuyant sur la variante qui sera effectivement retenue et sur le modèle de trafic, dans le cadre de l'évaluation environnementale. L'emplacement et les caractéristiques des protections acoustiques seront définis à partir des études acoustiques.

Enfin, dans le but de mieux protéger les habitants et les zones urbanisées, le maître d'ouvrage a fait le choix d'étudier une solution en tunnel profond pour la variante F4 alors que cette variante était initialement envisagée avec un tunnel de surface. Cette solution diminue donc significativement les nuisances potentielles liées à l'aménagement autoroutier pour cette variante.

4.5. L'évolution des flux de trafic sur le territoire selon les variantes

Des contributions relaient aussi les interrogations ou oppositions liées aux évolutions des caractéristiques de la circulation du fait des nouveaux aménagements et de la création d'un péage.

Notamment, pour les variantes au sein des fuseaux F4 et F5, une partie de la circulation de l'A31 actuelle serait reportée sur l'A30, de l'échangeur de Richemont à celui de Sainte-Agathe où sont situées les bifurcations des sections neuves envisagées. Des participants ont donc parfois exprimé l'idée que le projet revenait à « *à sacrifier Uckange et Florange au profit de Thionville.* » (Groupe d'élus de l'opposition au sein du conseil municipal de Florange)

Pour les tracés F4 et F5, plusieurs participants mettent tout de même en perspective une diminution du trafic sur le réseau local, quoique considérée trop limitée par rapport aux impacts des nouveaux aménagements.

Enfin, des contributions indiquent aussi que la variante de tracé F10 n'améliorerait pas la situation d'excès de trafic sur le réseau secondaire dans Florange : pour cette variante, le trafic serait à 19 000 véhicules par jour sur le tronçon neuf, pour un gain de 25 000 véhicules à Thionville, mais sans changer les flux dans Florange ou Uckange.

RÉPONSE DE L'ÉTAT, MAÎTRE D'OUVRAGE

Le projet A31 Bis modifiera en effet les caractéristiques de la circulation sur le territoire. La création d'un contournement de Thionville selon les variantes des fuseaux F4 ou F5 permettrait de réduire significativement le trafic sur le réseau local dans Uckange et Florange en proposant un itinéraire plus rapide depuis la VR 52 sud.

Les variantes n'ont pas les mêmes effets sur la circulation et n'ont pas la même attractivité vis-à-vis du trafic en considérant le prix du péage et les fonctionnalités de chacune. Cet aspect a été présenté en détail lors de la réunion publique à Fameck le 12 janvier 2023. Les fonctionnalités des différentes variantes font partie des critères importants sur lesquels le maître d'ouvrage souhaitait recueillir l'avis du public. Le maître d'ouvrage note que les fonctionnalités de la variante F10 ne semblent pas les plus pertinentes.

Le choix des variantes F4 ou F5 entraînerait en effet une augmentation de la circulation sur l'A30 entre les échangeurs de Richemont et de Sainte-Agathe. Dans ces cas-là, des protections phoniques seraient mises en place pour ne pas créer de nuisances supplémentaires dans cette zone (cf. partie 4.4).

4.6. La faisabilité technique et le calendrier de certaines variantes

Quelques acteurs ont émis des avis et doutes sur la réalisation technique du projet A31 Bis, en fonction des variantes concernées. La fédération régionale des Transports Publics (FRTP) de Lorraine a notamment émis dans son cahier d'acteur un avis technique sur chacune des variantes.

D'un point de vue technique, la variante F5 tunnel profond est bien identifiée comme la plus complexe à mettre en œuvre et celle qui nécessiterait les délais les plus longs et les coûts les plus élevés. Selon la FRTP, cette variante « *ne résout pas le problème lié aux travaux dans un site pollué* » et le problème de stockage de sols pollués apparaît difficilement soluble. Elle estime que la nécessité de travaux par tunnelier, et d'excavation de terre polluée engendrerait des coûts et délais largement supérieurs aux autres variantes, difficilement anticipables.

Plusieurs participants identifient que le problème de délais importants existe aussi pour la variante F5 tunnel de surface, même si la construction ne comporte pas de difficultés techniques particulières, sinon le franchissement d'un site industriel à dépolluer.

A ce titre, plusieurs participants soulignent aussi que la durée nécessaire aux travaux de réalisation des variantes F5 seraient trop longue, surtout mise en perspective avec l'urgence d'une amélioration de la mobilité (voir partie 3.1.5)

A l'inverse, des contributions et notamment celle de la FRTP identifient bien que la variante F4 ne nécessite pas de procéder à la dépollution des sols et serait donc moins coûteuse et plus rapide que les variantes F5. Le choix d'un tunnel profond conduit cependant à un coût plus élevé qui entraîne une hausse du péage.

Exemples de citations :

« L'Etat va-t-il encore une fois s'investir dans un projet coûteux, désastreux au point de vue environnemental pour finalement se rendre compte que c'est un flop. A-t-il tellement de fonds publics à dépenser pour rien ? »

« Si le tracé F5 devait être retenu les travaux ne pourraient commencer qu'après la dépollution de la cokerie. Après les phases administratives préalables (2024 ?), + le temps pour la dépollution (une quinzaine d'années ?) + le temps des travaux (?) le contournement ne pourrait être opérationnel qu'après 2040 ? Auquel cas ce tracé ne correspondrait pas aux besoins actuels de circulation… »

A31 Bis Au cœur du sillon lorrain Bilan de la concertation

RÉPONSE DE L'ÉTAT, MAÎTRE D'OUVRAGE

La réalisation des variantes F4 et F10 est prévue à l'horizon 2030 compte tenu des procédures administratives et des ouvrages d'art à réaliser. La réalisation des variantes F5 serait par contre plus lointaine. Le tracé des variantes F5 passe en effet par le site de la cokerie de Serémange-Erzange, dont la dépollution des sols par l'ancien exploitant industriel constituerait un préalable à l'aménagement. Les travaux d'aménagement commenceront dans ce cas après la fin de ceux de dépollution, c'est-à-dire après 2030.

Cet aspect a été décrit en détail dans le dossier de concertation et présenté à plusieurs reprises lors des réunions publiques de la concertation. Il fait aussi partie des éléments sur lesquels le maître d'ouvrage souhaitait recueillir l'avis du public dans la perspective du choix entre les variantes.

4.7. L'impact sur les monuments historiques et lieux de culte

La préservation du **site de Bétange,** dont le parc et le château sont inscrits au titre des monuments historiques, a incité à la création de l'association de sauvegarde du site de Bétange dont l'objet est la défense du site.

L'association souligne que le passage d'une infrastructure autoroutière de cette importance dans la proximité immédiate du site, même sans le couper, aurait des conséquences « catastrophiques » en termes de pollution visuelle, lumineuse, sonore et atmosphérique.

Exemples de citations :

« Ils passent tous avec co-visibilité dans le périmètre de protection Monuments Historiques, soit à moins de 500 mètres du parc et de la grille d'enceinte. Ils viennent casser ce corridor écologique et réservoir de biodiversité de 450 hectares. Il s'agit d'un massif forestier où la faune et la flore peuvent actuellement circuler sans trop d'entraves. » (Cahier d'acteur de l'association de sauvegarder du domaine de Bétange)

« L'association ALLÉES-AVENUES /allées d'avenir/, dont je suis le président, s'émeut des conséquences néfastes des tracés proposés pour le patrimoine culturel que représente l'allée de Bétange : identifiée comme remarquable par les services de l'Etat, par la collectivité locale (elle est classée EBC dans le PLU de la commune) et par la société civile (avec son label d'« ensemble arboré remarquable » décerné par l'association A.R.B.R.E.S), elle joue également un rôle essentiel pour la biodiversité, avec son statut de « Refuge pour les chauves-souris », de « Refuge LPO », et l'Obligation Réelle Environnementale qui pèse sur elle. Sa préservation a été distinguée par ailleurs par le « Prix des allées » de Sites & Monuments. Par conséquent, ALLÉES-AVENUES /allées d'avenir/ demande que le périmètre de protection ainsi que l'intégralité de l'allée de marronniers ne soient pas impactés par le tracé de l'A31 Bis, si celle-ci devait se concrétiser. »

La préservation du **fort d'Illange** qui est situé à proximité du tracé F10 a fait également l'objet d'une mobilisation et de plusieurs contributions. Ce site est un lieu touristique et de promenade.

Exemples de citations :

« Un des éléments MAJEUR qui me pousse également à m'opposer TOTALEMENT à ce Projet F10 absurde, est le passage de ce tracé par le fort d'ILLANGE; Le Fort d'illange est un Monument historique qui fait partie de notre Histoire à Tous, Cet ouvrage date de 1905 !!! Et nous devrions saccager ce lieu historique, de mémoire et qui plus est désormais également un lieu de promenade, simplement pour TENTER de faciliter l'accès vers le Luxembourg???? »

Certains participants mentionnent également les impacts potentiels sur la **mosquée turque de Fameck**, située à proximité de l'entrée sud du tunnel de la variante F5-tunnel profond et non loin de l'autre variante du fuseau F5. Les contributions évoquent une éventuelle dégradation de l'environnement de la mosquée et donc l'impact humain sur ce site.

Exemples de citations :

« Le tracé F5 impacte sur la mosquée culturelle Turk de Fameck, la sortie du tunnel est en face de la mosquée culturelle, et traverse les terrains qui appartiennent à la mosquée. Impact sur 2000 fidèles et sur plus de 50000 personnes qui sont touchées indirectement dans la région par l'impact sur ce lieu culturel, qui est un symbole de vivre ensemble. Si le tracé F5 est pris, il aura un impact humain sur une communauté, il y aura des manifestations, des émeutes et le vivre-ensemble va disparaître. »

RÉPONSE DE L'ÉTAT, MAÎTRE D'OUVRAGE

L'impact sur les sites cultuels et historiques est compris dans l'analyse multicritères détaillée dans le dossier de concertation et présentée notamment lors de la réunion publique à Florange le 8 décembre 2023.

Ces impacts sont bien pris en compte par le maître d'ouvrage. Les différents tracés n'engendrent pas d'impacts directs sur les monuments historiques ou les lieux de culte. Notamment, les tracés n'interceptent pas le périmètre du parc de Bétange, néanmoins, ils traversent son périmètre de protection. Cet aspect, ainsi qu'une potentielle covisibilité entre le projet A31 Bis et le monument, entraîne la soumission du projet à l'avis de l'architecte des bâtiments de France.

Concernant le parc de Bétange, l'évolution de la variante F4 en tunnel profond plutôt qu'en tunnel de surface permet de ne pas affecter l'allée des marronniers en ressortant de terre au nord de celle-ci. Cette variante permet également d'éviter l'aménagement de la route en remblais à proximité du parc, qui aurait engendré un impact visuel important sur le monument, et même de la maintenir en déblai avant de rejoindre l'échangeur de l'Etoile.

4.8. Un débat sur la présentation d'une option zéro lors de la concertation

Enfin, lors des différentes réunions publiques, plusieurs participants, qui n'adhèrent à aucune des solutions proposées, ont revendiqué l'idée de considérer « l'option zéro » (5 variantes plutôt que 4 pour le contournement de Thionville) qui consisterait en l'abandon ou l'absence de projet.

Exemples de citations :

« En fait, on a une conclusion, c'est qu'il faut faire autre chose qu'une A31 Bis. Peut-être remettre en service les gares qui ne sont plus utilisées aujourd'hui, inciter au transport collectif, favoriser le ferroviaire, le fluvial, favoriser le coworking et peut-être ramener une partie du travail en France, ce qui limiterait aussi la circulation sur l'A31 Bis. Le parking gratuit pour tous et pas seulement pour les frontaliers, c'est à dire que penser aussi à ceux qui vont, non pas vers le Luxembourg, mais plutôt vers Metz où Nancy. Et bien sûr, plus de parkings. Donc, en conclusion, nous on choisit la 5e variante : c'est pas d'autoroute, mais un travail sur les autres mobilités. »

RÉPONSE DE L'ÉTAT, MAÎTRE D'OUVRAGE

Le maître d'ouvrage a bien entendu cette demande. Il s'agit, pour les études de trafic, de l'état de la circulation sur le territoire et surtout sur l'autoroute A31, sans le projet A31 Bis en 2030. Ces études prennent bien en compte le développement de l'offre ferroviaire annoncé, les évolutions observées et potentielles liées au déploiement du télétravail ainsi que l'évolution des pratiques des usagers vers le covoiturage. Cette situation constitue la référence des études de trafic à partir de laquelle la situation avec les projets est comparée. L'ensemble de ces données ont été présentées lors de la concertation publique, notamment lors de la réunion publique à Fameck le 12 janvier 2023.

L'analyse de la situation de référence est justement centrale pour démontrer la nécessité du projet A31 Bis en plus de l'ensemble des autres actions dans le domaine de la mobilité (augmentation de la capacité de la ligne ferroviaire, développement des lignes de cars et du covoiturage notamment). Les études de trafic feront *in fine* parties de l'étude socio-économique dont l'objet est de déterminer le bilan des gains et des coûts du projet.

PARTIE 3

LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

En s'appuyant sur les éléments précédemment décrits et sur le bilan établi par Luc Martin et Jean-Michel Stievenard, garants de la concertation désignés par la commission nationale du débat public (joint en annexe), l'État, maître d'ouvrage, tire les enseignements suivants de la concertation de 2022-2023 sur le secteur nord du projet A31 Bis.

ENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

En premier lieu, l'État considère que la concertation a permis de mobiliser le public autour du projet en donnant la possibilité à chacun de s'informer et de donner un avis :

1. La concertation a été marquée par une forte participation

Entre le 21 novembre 2022 et le 3 février 2023, la concertation a été marquée par une forte participation du public, aussi bien lors des quatorze rencontres publiques que sur le site internet de la concertation.

Le dispositif de concertation a été construit, en lien étroit avec les garants, pour toucher un vaste territoire, proposer des modalités de communication variées et impliquer un public aussi large que possible. Le dispositif a de surcroît été progressivement ajusté pour tenir compte des observations des collectivités locales et du public, notamment au travers de trois rencontres supplémentaires organisées en janvier 2023. Une réunion publique supplémentaire a notamment été organisée à Bertrange sur le thème de la santé et de la stratégie nationale bas-carbone, ces thèmes ayant suscité beaucoup d'interrogations durant les premières réunions.

Les échanges ont parfois été vifs mais le dialogue a toujours été possible. L'État remercie tous les participants qui ont pris le temps de s'informer, de se mobiliser et de formuler leur avis par les différents moyens d'expression proposés.

Cette concertation a ainsi constitué une nouvelle étape du dialogue continu sur le projet A31 Bis, après le débat public de 2015 et la concertation de 2018-2019 et après les nombreuses réunions du comité de pilotage associant toutes les parties prenantes locales.

2. Elle a permis l'information du public

Les représentants des services de l'État se sont, à tout moment, efforcés d'apporter toute l'information nécessaire sur le projet.

Le dossier de concertation constituait tout d'abord une synthèse de toutes les études réalisées ces dernières années dans leur état d'avancement le plus abouti. Il présentait plus en détails l'état des études concernant les variantes du contournement de Thionville qui furent au cœur de la concertation publique. Les rencontres publiques ont permis d'approfondir certains thèmes. Enfin, l'État a apporté des éléments complémentaires dans les réponses aux questions posées sur le site internet et via les coupons T.

Néanmoins, pour certains participants, le degré de précision des éléments présentés n'était pas suffisant, notamment pour mesurer les impacts respectifs des variantes du contournement de Thionville. L'État prend acte de cette insatisfaction. Répondre à de telles attentes aurait nécessité la production d'études beaucoup plus poussées, qui ne se justifient qu'une fois les principales caractéristiques du projet décidées, les études produites au stade de la concertation permettant de comparer les variantes en mettant en valeur les différences en termes d'avantages et d'inconvénients.

A31 Bis Au cœur du sillon lorrain Bilan de la concertation

Concernant le secteur nord du projet A31 Bis, objet de la concertation, l'État fait les constats suivants :

1. Un projet nécessaire en complémentarité avec les autres modes de transport

Déjà débattue lors des précédentes étapes de participation du public sur le projet A31 Bis, son opportunité a de nouveau été au cœur de la concertation de 2022-2023 sur le secteur nord du projet A31 Bis.

Un nombre significatif de participants a rejeté le projet. Certains s'opposent au principe même de tout nouvel aménagement routier. D'autres redoutent les implications potentielles du projet sur le territoire, notamment au niveau du contournement autoroutier de Thionville.

L'État retient néanmoins que la concertation a été marquée par de très nombreuses contributions appelant à une action ambitieuse et rapide de la puissance publique pour améliorer les déplacements dans le nord de la Moselle. De plus, beaucoup de personnes rencontrées et interviewées lors des rencontres de proximité sur les marchés ou dans les centres commerciaux ne remettaient pas en cause le projet et argumentaient pour la nécessité de mettre l'autoroute à niveau.

Par ailleurs, les derniers jours de la concertation ont été marqués par des contributions des collectivités locales, au travers de motions délibérées par leurs assemblées, et du monde économique sollicitant une amélioration rapide des liaisons routières et autoroutières, en complémentarité avec l'ensemble des projets de mobilité. Plusieurs d'entre eux ont apporté un « soutien inconditionnel » au projet A31 Bis.

Le projet A31 Bis est complémentaire aux nécessaires projets à réaliser pour d'autres modes de transports, ces derniers ne pouvant néanmoins pas à eux seuls absorber la croissance des besoins de déplacements.

2. Parmi les quatre variantes présentées dans le dossier de concertation pour le contournement de Thionville, la variante F4 se détache incontestablement

La sélection de quatre variantes soumises à la concertation de 2022-2023 résultait d'un long processus de dialogue et d'études.

Les variantes F5, en tunnel profond et en tunnel de surface, ont rencontré une forte opposition locale à cause de potentielles expropriations d'habitations dans Florange pour la variante avec un tunnel de surface, de défrichements conséquents à réaliser en forêt de Florange et de l'incertitude sur le délai de réalisation liée à la dépollution de l'ancienne cokerie située sur le trajet.

La variante F10, avec un nouveau viaduc pour le franchissement de la Moselle, est critiquée pour ses fonctionnalités plus limitées en l'absence de liaison directe avec la VR52 et d'amélioration de la desserte des vallées de la Fensch et de l'Orne. Elle rencontre par ailleurs une forte opposition dans les communes d'Illange et de Terville.

La variante F4, en tunnel profond, a fait l'objet d'un large consensus entre les collectivités locales, qui s'est exprimé dans les derniers jours de la concertation. De nombreuses contributions du public ont par ailleurs exprimé une préférence pour cette variante permettant de limiter les nuisances et les impacts, tout en répondant aux besoins de desserte du territoire. L'absence d'impact significatif sur le milieu naturel, et l'absence d'expropriations d'habitations pour cette variante ont été notées à plusieurs reprises lors de la concertation.

3. Des ajustements du projet ont été suggérés et seront étudiés

Au regard des avis exprimés lors des rencontres publiques et des contributions recueillies, l'Etat s'engage pour la poursuite des études du projet A31 Bis, à :

- améliorer la configuration des échangeurs raccordant le contournement de Thionville aux autoroute A30 et A31 actuelle pour maintenir un bon niveau de desserte du territoire,
- approfondir l'étude des impacts des aménagements sur le bruit pour préciser les emplacements et les caractéristiques des protections anti-bruits qui seraient nécessaires sur certaines sections de l'autoroute actuelle (notamment aux abords d'Uckange) et sur les sections nouvelles créées dans le cadre du projet (notamment aux abords de Terville),
- atténuer l'impact visuel de l'autoroute sur le domaine de Bétange,
- assurer la cohérence de l'aménagement projeté avec l'autoroute A3 luxembourgeoise en étudiant la mise en place d' une voie de covoiturage,
- envisager une modulation du péage pour encourager l'usage de l'autoroute par les véhicules locaux.

RÉPONSES AUX PRÉCONISATIONS DES GARANTS ET ENGAGEMENTS DE L'ÉTAT

1. Produire un plan d'information et de concertation pour sensibiliser les jeunes publics (étudiants, lycéens, collégiens, apprentis)

Le maître d'ouvrage engagera des actions de communication à destination des jeunes publics. La période appropriée pourrait être celle de l'enquête publique durant laquelle de nombreux documents seront aussi mis à disposition du public.

2. Organisation d'une réunion de reddition des comptes afin de prendre connaissance publiquement du rapport des garants et de la réponse ministérielle

Le maître d'ouvrage s'engage à organiser une réunion du comité de pilotage après la publication de la décision ministérielle qui fera suite à la concertation publique locale 2022/2023 et avant le dépôt du dossier de demande de déclaration d'utilité publique.

3. Auditionner les rédacteurs de cahier d'acteurs qui en ont fait la demande

Les rédacteurs de cahiers d'acteurs qui en ont fait la demande ont été reçus par le préfet de la Moselle en mars 2023.

4. Rendre publique l'Étude du cabinet Rainette sur la biodiversité autour du parc de Bétange

Un extrait de l'étude environnementale concernant spécifiquement le parc de Bétange élaborée par le maître d'ouvrage a été transmise au président de l'association de sauvegarde du domaine de Bétange qui en faisait la demande, le 28 mars 2023.

5. Rendre public l'état d'avancement de la procédure de classement de l'allée des marronniers

Le maître d'ouvrage s'informera auprès de la Direction régionale des affaires culturelles de l'avancement de cette demande.

6. Présenter l'étude d'impact du projet ainsi que les études préalables (faune-flore ...) avant leur inscription dans le dossier soumis à l'enquête publique.

Le projet A31 Bis dans son secteur nord est soumis à évaluation environnementale. Une étude d'impact sera réalisée et intégrée au dossier de demande de déclaration d'utilité publique. L'étude d'impact sera examinée par l'Autorité environnementale. Son avis ainsi que les réponses apportées par le maître d'ouvrage seront rendus publics et feront partie intégrante du dossier d'enquête publique.

Le maître d'ouvrage s'engage à organiser une réunion publique pour présenter l'étude d'impact lorsque cette dernière sera établie.

7. Mettre au point un instrument de mesure et de suivi du bilan carbone de ce projet.

L'étude d'impact qui sera réalisée comprendra bien un bilan des émissions de gaz à effet de serre de l'opération, à la fois en termes d'émissions liées aux travaux et en termes d'émissions liées aux trafics. Pour ces dernières, l'évaluation portera plus précisément sur la variation des émissions des véhicules entre la situation de projet et la situation « de référence » en l'absence de mise en œuvre du projet. Ce bilan sera réalisé en suivant les recommandations du guide du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) de mai 2020 intitulé : « Recommandations pour l'évaluation des émissions de gaz à effets de serre des projets routiers ».

8. Etablir un tableau prévisionnel des temps de parcours selon le tracé susceptible d'être choisi.

Le tableau a été présenté lors de la réunion publique de Fameck, le 12 décembre 2022. Le diaporama de cette réunion se trouve sur le site internet de la concertation publique.

9. Réaliser une analyse phytosanitaire sur la situation des marronniers centenaires et les atteintes subies selon le scénario choisi.

Dans le cadre des études réalisées sur le secteur Nord du projet A31 Bis, le maître d'ouvrage a toujours été très attentif à l'impact potentiel du projet sur cette allée menant au parc de Bétange inscrit au titre des monuments historiques.

Le maître d'ouvrage réalisera une étude d'impact précisant les incidences potentielles du projet sur le territoire, ainsi que les mesures d'évitement, de réduction et de compensation à mettre en œuvre.

En revanche, une «analyse phytosanitaire» particulière et différente des démarches concernant l'ensemble de la biodiversité ne pourra pas être produite sur ces arbres qui ne font pas l'objet d'un classement particulier et qui sont positionnés sur un terrain privé qui n'est pas affecté par le projet puisque le tracé F4 passerait ici en souterrain. Il appartient aux propriétaires de réaliser une telle analyse s'ils le souhaitent.

10. Eclaircir le concept de co-visibilté à propos du parc et du château de Bétange

Le code du patrimoine (L. 621-30) prévoit que sont protégés au titre des abords des monuments historiques les immeubles formant avec un monument historique « un ensemble cohérent », ou ceux susceptibles de contribuer à leur conservation ou à leur mise en valeur, dès lors que ces immeubles sont situés :

- dans un périmètre délimité, en application de l'article L. 621-31 du code du patrimoine,
- à moins de 500 mètres du monument historique, et **à condition qu'ils soient visibles depuis ce monument ou visibles en même temps que lui.**

Plus précisément, la question de la co-visibilité entre un monument et un projet d'aménagement ou de travaux se pose dès lors que ce dernier est visible à l'œil nu de l'édifice ou en même temps que lui depuis un lieu normalement accessible au public, y compris lorsque ce lieu est situé en dehors du périmètre de cinq cents mètres entourant l'édifice en cause (Conseil d'Etat, 5 juin 2020, n° 431994).

Compte tenu de la nature et des caractéristiques paysagères du Domaine de Bétange - en particulier le parc qui présente une forte visibilité dans le grand paysage - le critère de co-visibilité est satisfait d'une manière générale au sein du périmètre de protection dans le cadre du projet A31 Bis.

11. Présenter le plan de développement de l'offre ferroviaire et son accès de part et d'autre de la frontière

Le plan de développement ferroviaire entre Metz et le Luxembourg a été présenté lors de la réunion publique de Terville le 28 novembre 2022.

Les investissements nécessaires à la croissance de la capacité d'emport sur cet axe sont cofinancés à parité par l'État et les collectivités locales en France, d'une part, et par l'Etat luxembourgeois d'autre part. Il s'agit d'un investissement évalué aujourd'hui à 440 millions d'euros au total sur l'infrastructure ferroviaire auquel s'ajoutent plusieurs dizaines de millions d'euros d'investissements pour l'achat d'un nouveau matériel roulant plus grand par la région Grand Est. L'objectif est de faire passer le nombre de places assises par jour et par sens d'environ 9 000 aujourd'hui lors des périodes de pointe à 14 000 en 2025 puis à 24 000 en 2030. L'objectif de service par sens pendant une heure de pointe est de 8 TER+1TGV+1 train fret.

Le maître d'ouvrage s'engage à publier au 1er trimestre 2024 une fiche synthèse décrivant l'ensemble des opérations prévues sur le site internet de la concertation www.a31bis.fr.

12. Présenter le schéma de développement du covoiturage

13. Présenter le schéma de développement du transport par BHNS

Ces deux éléments feront l'objet d'une étude lancée en février 2024 dans le cadre du groupe de travail technique sur les mobilités routières de la Conférence intergouvernementale franco-luxembourgeoise.

Cette étude sera menée de concert par les collectivités locales et les deux États ; elle utilisera le modèle de mobilité transfrontalier MMUST, élaboré dans le cadre du projet Interreg éponyme.

Le maître d'ouvrage s'engage à présenter les résultats de cette étude.

14. Approfondir l'hypothèse d'affectation de la BAU à la circulation des TC

L'affectation de la bande d'arrêt d'urgence à la circulation des transports en commun n'est pas qu'une hypothèse, mais bien un élément d'ores et déjà pris en compte dans les scénarios d'aménagement de l'infrastructure.

15. Présenter les expériences déjà tentées sur le covoiturage

La mise en service d'une voie réservée au covoiturage sur l'autoroute A48 à Grenoble en septembre 2020, sur une section de 8 kilomètres, a fait l'objet d'une première évaluation annuelle en 2022. **Les conclusions ont fait l'objet d'une fiche de synthèse du Cerema, disponible sur leur site internet et que le maître d'ouvrage s'engage à publier sur le site internet de la concertation** www.a31bis.fr. La voie de covoiturage peut être activée, au moyen d'une signalisation dynamique, en voie de gauche de l'autoroute, quand les conditions de circulation commencent à se dégrader.

Les études qui seront conduites sur le secteur Nord du projet A31 Bis pourront tirer parti des enseignements des expérimentations déjà mises en œuvre et également des études et travaux méthodologiques portant sur :

- le domaine d'emploi des voies réservées et les critères, notamment en termes de trafic, qui conditionnent leurs utilités ;
- leur conception pour garantir la sécurité des usagers (en particulier pour ce qui concerne les manœuvres de changement de files entre voies réservées et voies de circulation générale).

Le maître d'ouvrage s'engage à présenter ces retours d'expériences lors de l'enquête publique.

16. Confronter / coordonner l'affectation avec le Luxembourg

Le projet A31 Bis est coordonné de longue date avec le Grand-Duché du Luxembourg. Il est à ce titre complémentaire de l'opération de l'élargissement de l'A3, prolongement naturel de l'A31 au Luxembourg. Ces projets font l'objet d'échanges très réguliers entre les services de l'État et ceux du ministère de la Mobilité et des Travaux Publics au Luxembourg. L'objectif est bien d'avoir une affectation complémentaire de part et d'autre de la frontière.

D'ores et déjà, la continuité de la circulation des transports en commun sur la bande d'arrêt d'urgence sera assurée. Le Grand-Duché prévoit aussi l'affectation d'une des trois voies de circulation au covoiturage. Cet aspect est en cours d'étude par les services de l'Etat en France.

Le maître d'ouvrage s'engage à poursuivre le travail de coordination de l'opération A31 Bis avec le gouvernement du Grand-Duché du Luxembourg. Le comité de pilotage du secteur Nord sera informé des échanges.

Dans ce cadre, les études déjà engagées seront complétées par des études sur l'opportunité et les conditions de réalisation d'une expérimentation d'une voie dédiée au covoiturage.

17. Esquisser et rendre publics les scénarios de l'autoroute du futur pour donner à voir ce que pourrait être une infrastructure mise à la disposition des automobilistes entre 2030 et 2035

L'évolution des infrastructures routières s'inscrit dans le cadre général de la transition énergétique et devra notamment intégrer les transformations liées à l'évolution du parc de véhicules. La disparition progressive de la motorisation thermique au profit de nouvelles motorisations appellera la mise en place d'équipements de recharge électrique ou hydrogène. Les progrès de la mobilité « intelligente » (mobilité autonome, mobilité coopérative) pourraient également se traduire par des adaptations des infrastructures vers plus de standardisation, notamment pour accroître la sûreté de fonctionnement des véhicules et le confort des déplacements. La mise en place de barrières de péage « freeflow » participe aussi de cette évolution tant elle permet l'économie du foncier et la limitation des congestions et ralentissements.

Les réflexions sur la route du futur ont fait l'objet d'un appel à projet de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) en 2015, ayant permis de soutenir des projets innovants concernant la production d'énergie dans les infrastructures, l'amélioration des méthodes de conception et d'exploitation des routes, l'intégration à l'infrastructure de technologies d'information et de communication.

18. Recenser les partenaires financiers pouvant contribuer à une subvention d'équilibre

L'Etat et les collectivités locales peuvent contribuer à une subvention d'équilibre. Pour rappel, l'objectif du projet A31 Bis dans son secteur Nord est une mise en concession sans besoin d'une telle subvention.

19. Présenter l'état d'avancement des réflexions sur l'Écotaxe

L'Ordonnance du 26 juillet 2023 prise en application des dispositions de l'article 137 de la loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets et de l'article 128 de la loi du 30 décembre 2021 de finances pour 2022 transpose le nouveau cadre européen régissant la tarification de l'usage des routes par les poids lourds prévue pour la collectivité européenne d'Alsace. Elle permet aux régions et aux départements volontaires d'instituer un dispositif d'éco-contribution visant les poids lourds sur le réseau routier dont ils ont la charge.

Le maître d'ouvrage saisira la région Grand Est afin de présenter l'état d'avancement des réflexions sur l'Écotaxe.

20. Rassembler les différents modèles de modulation de péage

Il existe actuellement plusieurs exemples de modulation horaire des tarifs sur le réseau routier national concédé :

- L'autoroute A1 (Sanef), dont la modulation a été instaurée après la mise à péage, a des tarifs minorés en amont et après les heures de pointe et des tarifs majorés lors des périodes de pointe. La mesure a un impact nul sur le chiffre d'affaire de la concession concernée et subit d'autres contraintes concernant son amplitude (https://www.sanef.com/fr/mon-voyage/variation-prix).
- La concession de l'A86 (Cofiroute-Duplex), prévoit dans son cahier des charges un découpage des tarifs selon 300 tranches horaires qui différencient les jours ouvrés des weekends et distingue la période des congés estivaux. Il s'agit d'un cas unique en France qui octroie une grande souplesse tarifaire au concessionnaire permettant aussi de réguler le trafic dans le tunnel pour des raisons de sécurité tout en équilibrant la concession.
- La concession de l'A355 ou grand contournement ouest de Strasbourg prévoit une modulation des tarifs qui majore le tarif moyen (pondéré par le trafic) payé par les usagers, n'impose pas un découpage fixe des tranches horaires (elles sont proposées par le concessionnaire chaque année) et prévoit une amplitude maximale de la modulation (article 25.6.2 du contrat).
- Le viaduc de Millau (CEVM) applique des tarifs différenciés en période estivale et en période non-estivale, chacun de ces tarifs obéissant à ses propres règles d'évolution.
- Des réflexions sont en cours pour la modulation des tarifs poids lourds sur l'A63 (Atlandes) afin de modérer l'impact des poids lourds sur la congestion bordelaise. Elles n'ont pas encore abouti mais une solution similaire à celle retenue sur l'A1 (tarifs vert/rouge/gris avec neutralité de la mesure sur le chiffre d'affaire) semble la plus probable.

Les fonctionnements des modulations tarifaires sont explicités aux articles 25 des contrats de concessions (article 23 pour Cofiroute-Duplex) au sein des règles qui encadrent l'évolution des tarifs autoroutiers de manière plus générale. Les contrats sont accessibles sur le lien suivant (https://www.ecologie.gouv.fr/societes-concessionnaires-dautoroutes-sca).

Dans le cas d'une nouvelle concession, toutes les solutions sont envisageables, il faut avant tout définir les enjeux liés à la modulation des tarifs (optimiser l'équilibre économique pour diminuer la subvention publique, diminuer la congestion sur l'autoroute ou à l'abord des agglomérations qu'elle dessert, éviter la saturation d'un ouvrage pour des questions de sécurité...) et s'assurer de l'égalité de traitement des usagers.

Le maître d'ouvrage s'engage à poursuivre l'examen des mesures susceptibles d'accompagner la mise en péage, y compris en termes de dispositifs d'abonnement ou de modulation horaire des péages.

21. Recenser les différents systèmes de free flow et le bilan des expériences déjà réalisées

Il y a aujourd'hui plusieurs sites qui ont expérimenté et/ou déployé ou sont concernés par un déploiement à venir :

- Le péage en flux libre de Boulay sur A4 (Sanef) ;
- Le péage en flux libre de Tours sur A10 Nord et Tonnay-Charente A837 (réseaux Cofiroute et ASF) ;
- Le péage en flux libre de l'autoroute A79 (ALIAE), mise en service le 4 novembre 2022 ;
- Le péage en flux libre sur A13/A14 (SAPN), qui sera mis en service en 2024 ;
- Le péage en flux libre sur le réseau Nord d'AREA (A43, A48, A49, A41 nord), qui sera mis en service en 2029.

Les bilans de ces expériences sont couverts par le secret des affaires, mais dans l'ensemble le fonctionnement est satisfaisant et le taux de fraude est très limité. La quasi-totalité des poids lourds et notamment ceux en transit sont équipés du système de paiement à distance.

22. Revoir le dessin des échangeurs de l'Etoile et de Sainte-Agathe

Le tracé des échangeurs de l'Etoile et de Sainte-Agathe a fait l'objet de nombreuses remarques lors de la concertation publique locale.

Le maître d'ouvrage s'engage à revoir la configuration des deux échangeurs afin d'assurer une liaison avec le réseau local et une continuité entre la VR52 et l'A31 Bis au sud.

23. Présenter le tracé des éventuels murs anti-bruit

L'installation de protections phoniques relève d'une réglementation très précise qui a été présentée lors de la réunion publique de Bertrange le 28 janvier 2023. Des modélisations du bruit futur, construites à partir de relevés de mesures en situation actuelle et tenant compte de l'évolution prévue des trafics à long terme, sont aussi produites par la DREAL.

Elles feront partie intégrante de l'étude d'impact. Les bâtiments pour lesquels les seuils maximaux de bruit définis par la réglementation pour les infrastructures neuves ou pour les modifications significatives des infrastructures existantes sont dépassés devront faire l'objet de protections acoustiques, dont la définition précise des caractéristiques interviendra aux stades d'études ultérieures.

24. Présenter l'esquisse du chantier dans son calendrier et dans ses modalités / Proposer un suivi du chantier par les riverains

Le maître d'ouvrage s'engage à présenter l'organisation du chantier une fois le concessionnaire autoroutier retenu. Les modalités des travaux font en effet pleinement partie des obligations qui porteront sur le concessionnaire.

Un suivi du chantier par un collectif de riverains pourra être envisagé.

25. Etablir un point zéro des pollutions et leur effet sur la santé

Les modélisations de la qualité de l'air reposent sur l'identification d'un «point zéro» appelé «pollution de fond». Cette valeur correspond à la pollution de l'aire d'étude sans impact du trafic automobile. Cette pollution de fond est ensuite considérée comme constante dans le cadre des modélisations qui ont pour but d'identifier les impacts véritablement liés au projet. Cet aspect a été présenté en détails lors de la réunion publique de Bertrange le 28 janvier 2023.

L'étude d'impact présentera un état initial de l'aire d'étude, comprenant notamment une caractérisation de la pollution de l'air dans la situation actuelle, avant mise en œuvre du projet. Cet état initial s'appuie notamment sur une campagne de mesures pour plusieurs polluants caractéristiques et en plusieurs points choisis pour permettre d'apprécier correctement à terme les impacts du projet routier.

26. Proposer une modélisation de la qualité de l'air

Les modélisations de la qualité de l'air ont été présentées lors de la réunion publique de Bertrange le 28 janvier 2023.

Les modélisations tenant compte de la situation actuelle et des trafics futurs seront intégrées dans l'étude d'impact afin de déterminer précisément l'évolution de la qualité de l'air. Le cas échéant, ces études seront menées conformément à la note technique du 22 février 2019 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières et son guide méthodologique d'application[4]. Des études spécifiques seront le cas échéant conduites pour évaluer la qualité de l'air aux abords immédiats des entrées et sorties de tunnel.

Outre la modélisation de la qualité de l'air, l'étude d'impact comportera ainsi également une évaluation des risques sanitaires.

Annexes

Disponibles en version électronique sur **www.a31bis.fr**
Disponibles en format papier sur simple demande adressée à la DREAL Grand Est.

- Décision ministérielle
- Bilan des garants
- Présentations diffusées lors des réunions publiques
- Dossier de concertation
- Synthèse du dossier de concertation
- Cahiers d'acteurs (voir liste à la page 18 du présent document)

4 Note publiée par ministre de la transition écologique et solidaire et la ministre des Solidarités et de la Santé https://www.legifrance.gouv.fr/circulaire/id/44436

PRÉFET
DE LA MOSELLE
Liberté
Égalité
Fraternité

DREAL Grand-Est - Mai 2023 - Conception-réalisation : PARIMAGE

PIÈCE K.13

9. Décision ministérielle du 5 janvier 2024 consécutive à la concertation conduite en 2022-2023 relative au projet d'aménagement autoroutier entre Richemont et la frontière luxembourgeoise.

Décision ministérielle consécutive à la concertation conduite du 21 novembre 2022 au 3 février 2023 relative au projet d'aménagement autoroutier entre Richemont et la frontière luxembourgeoise

Le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports,

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 121-1 à L. 121-15 et R. 121-1 à R. 121-29 ;

Vu la décision de la Commission nationale du débat public (CNDP) du 3 décembre 2014 d'organiser un débat public sur le projet de liaison autoroutière A31 bis « au cœur du sillon Lorrain » ;

Vu la décision du 12 février 2016 consécutive au débat public relatif au projet de liaison autoroutière entre Gye et la frontière luxembourgeoise qui s'est tenu du 15 avril au 30 septembre 2015 ;

Vu la commande ministérielle du 28 juin 2019, publiée sur le site internet de la concertation publique (www.a31bis.fr), relative au projet A31 bis validant le bilan de la concertation menée du 13 novembre 2018 au 11 mars 2019 et les orientations de poursuite des études du projet ;

Vu la concertation qui s'est tenue du 21 novembre 2022 au 3 février 2023 sous l'égide de deux garants de la CNDP, et dont l'objectif principal était de recueillir l'avis du public sur les variantes de tracés de l'A31 bis sur le secteur nord entre Richemont et la frontière luxembourgeoise ;

Vu le bilan de la concertation établi par les garants et publié sur le site internet de la concertation publique (www.a31bis.fr) le 28 février 2023 ;

Vu le rapport du Conseil d'orientation des mobilités de décembre 2022 ;

Vu le protocole d'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers, signé à Paris le 20 mars 2018 ;

Considérant les trafics sur l'A31 au nord de Richemont, supérieurs à 90 000 véhicules par jour sur certaines sections dont une proportion importante de l'ordre de 10 à 15% de poids lourds, et la croissance des besoins de déplacements dans le nord lorrain ;

Considérant les phénomènes de congestion observés sur l'A31 aux heures de pointe, dans le sens sud-nord le matin et dans le sens nord-sud en soirée et les allongements de temps de parcours qui en découlent ;

Considérant que la concertation a permis de présenter en détail les opérations prévues afin d'améliorer la desserte ferroviaire et les transports en commun sur le territoire, qui sont coordonnés avec le Grand-Duché de Luxembourg et la région Grand Est ;

Considérant que l'aménagement de l'A31 entre Richemont et la frontière luxembourgeoise vise à répondre aux enjeux de mobilités en complément du développement des autres modes de transports, qui ne seront pas en mesure de répondre à eux seuls à la croissance attendue des flux de voyageurs et de marchandises sur le sillon lorrain ;

Considérant qu'un projet limité à l'élargissement de l'A31 au nord de Thionville aurait pour conséquence d'aggraver les situations de congestion sur l'A31 au nord et en traversée de Thionville ; que cet élargissement ne peut être dissocié de l'aménagement d'un contournement ;

Considérant que la concertation conduite du 21 novembre 2022 au 3 février 2023 avait pour objectif principal de recueillir l'avis du public sur l'état d'avancement des études concernant le secteur nord du projet A31 bis et notamment sur 4 variantes de projets de contournement de Thionville présentées dans les tracés des fuseaux F4, F5 et F10 ;

Considérant que le fuseau F5 traverse des zones urbanisée de Florange; que les variantes de ce fuseau sont associées à des impacts importants sur la forêt domaniale de Florange; que ces variantes traversent le site de l'ancienne cokerie de Serémange-Erzange entrainant des aléas importants en matière d'opérations de dépollution et des aléas sur le coût de l'opération et son délai de mise en œuvre, notamment dans l'hypothèse de la variante en tunnel profond, les pollutions des sols de la cokerie étant de nature à altérer la structure en béton d'un tunnel; que la réalisation de la variante en tunnel de surface se traduirait par la démolition de bâtiments d'habitation et d'infrastructures existantes à proximité du carrefour entre la rue de Verdun et la rue de Longwy;

Considérant qu'à la différence des fuseaux F4 et F5, la variante du fuseau F10 ne comporte pas de raccordement à l'autoroute A30 et ne permet donc pas de mieux desservir les vallées de l'Orne et de la Fensch et ne permet notamment pas de créer une liaison avec la VR52 ;

Considérant que la variante du fuseau F4 est de nature à garantir la meilleure réponse aux contraintes locales et à apporter des réponses adaptées aux différentes contraintes et ambitions exprimées pour la circulation, afin d'assurer des dessertes optimales tout en maîtrisant les impacts grâce au tunnel profond ;

Considérant que les projets sont susceptibles de générer des nuisances supplémentaires pour les zones urbanisées ; que la concertation a souligné que les habitations situées à proximité des têtes de tunnel projetées et de la section de l'A30 à élargir pour les variantes des fuseaux F4 et F5 devraient faire l'objet d'une attention particulière ; que les études ultérieures devront notamment quantifier les émissions de polluants atmosphériques du projet et définir des mesures de réduction et des modalités de suivi ;

Considérant que le raccordement de la variante de contournement à l'A30 à Fameck et à l'A31 au nord de Florange rend nécessaire le réaménagement de l'échangeur de Sainte Agathe et de celui de l'Etoile ; que la continuité entre la VR52 et la section neuve d'A31 bis d'une part, et le maintien des mouvements d'échanges entre le réseau local et l'A31 d'autre part, a constitué un point d'attention particulier pendant la concertation ; que de premières études ont été engagées pour faire évoluer le projet à ces endroits ;

Considérant qu'une attention particulière devra être accordée à l'insertion du projet dans le paysage à proximité du parc et du château de Bétange inscrits aux monuments historiques;

Considérant que la concertation a mis en avant le risque d'un report de trafic sur le réseau secondaire, notamment à proximité de la section de l'A31 au nord de Thionville, qui devra être réduit ;

Considérant que le projet devra préciser les choix de réaménagement de l'A31 en traversée de Thionville délestée des trafics de transit qui seront captés par le nouveau contournement ouest ;

Considérant que des études menées jusqu'à présent sur l'élargissement de l'A31 au nord de Thionville intègrent l'examen de la mise en place de voies réservées aux transports en commun sur l'espace habituellement dédié à la bande d'arrêt d'urgence ; que des attentes fortes se sont manifestées pendant la concertation en faveur de la mise en place, en plus de voies réservées aux transports en commun, de voies réservées au covoiturage en cohérence avec les aménagements prévus par le Grand-Duché de Luxembourg sur l'A3;

Considérant que la mise en concession, sans subvention d'équilibre, vise à permettre une réalisation rapide des travaux ; que les péages instaurés sur les sections de l'aménagement constituent la contrepartie d'une amélioration significative du niveau de service pour les usagers ;

Décide :

Article 1
La variante en tunnel du fuseau F4 est retenue pour l'aménagement du secteur nord d'A31 bis, compris entre la frontière luxembourgeoise et l'échangeur de Richemont. Le projet sera poursuivi dans l'hypothèse d'une mise en concession ne nécessitant pas de subvention publique. Il fera l'objet d'une démarche d'amélioration environnementale continue, afin de continuer à rechercher toute mesure permettant d'en réduire les impacts, tout en répondant au besoin de mobilité exprimé et reconnu.

Article 2
Les études seront poursuivies en vue de la déclaration d'utilité publique ultérieure. Ces études porteront sur :

- L'élargissement sur place à 2 x 3 voies de la section entre Thionville et la frontière luxembourgeoise;
- L'aménagement d'un barreau en tracé neuf, du contournement ouest de Thionville, selon la variante F4 ;
- L'élargissement sur place à 2 x 3 voies de l'A30 entre le Nœud de Richemont et la section neuve d'A31 bis, ainsi que le réaménagement du Nœud de Richemont.

Article 3
L'aménagement étudié comprendra, sur la section comprise entre Thionville et la frontière luxembourgeoise, la mise en place de voies réservées aux transports en commun sur l'espace réservé à la bande d'arrêt d'urgence.

En vue de favoriser le covoiturage, les études déjà engagées seront poursuivies de façon coordonnée avec le Grand-Duché de Luxembourg et complétées par des études sur l'opportunité et les conditions de réalisation d'une expérimentation d'une voie dédiée au covoiturage, en complément des voies réservées aux transports en commun.

Article 4
Les impacts sur le bruit, la pollution de l'air et la santé seront étudiés dans l'étude d'impact du projet. Des études spécifiques seront conduites pour évaluer la qualité de l'air aux abords immédiats des entrée et sortie de tunnel. L'évolution des niveaux de bruit à hauteur des façades voisines des sections des autoroutes A30 et A31 élargies et des sections neuves de l'A31bis, sera évaluée afin de préciser les emplacements et caractéristiques des protections acoustiques à mettre en place. Par ailleurs, une attention particulière sera accordée à l'insertion paysagère de l'infrastructure, notamment l'aménagement des têtes de tunnel.

Article 5
La conception des échangeurs de Sainte Agathe au sud du barreau neuf, et de l'Etoile au nord, sera adaptée pour conserver autant que possible, au regard des coûts supplémentaires et des impacts sur les circulations et l'environnement engendrés, les mouvements de desserte des territoires traversés par l'autoroute A31bis. L'aménagement de l'échangeur de Sainte Agathe devra assurer la continuité du trafic entre le barreau neuf et la VR52 au sud.

Article 6
La maître d'ouvrage s'engage à poursuivre l'examen des mesures susceptibles d'accompagner la mise à péage et de limiter le report de trafic sur le réseau secondaire, y compris en termes de dispositifs d'abonnement ou de modulation horaire des péages, et l'utilisation de la traversée de Thionville par les trafics de transit au moyen de réaménagements et de réductions de vitesses adaptés.

Article 7
Le maître d'ouvrage maintiendra la concertation continue jusqu'à l'enquête publique en associant à l'avancement des études les élus et les collectivités locales, les représentants du monde socio-économique ainsi que les associations concernées par le projet. Il veillera également à l'association des jeunes publics au projet d'infrastructure et à ses implications.

Article 8
La présente décision sera publiée sur le site internet de la préfecture de la Moselle et sur celui de la concertation publique locale du projet, accompagnée du bilan complet de la concertation établie par le maître d'ouvrage.

Fait le 05 JAN. 2024

Clément BEAUNE

PIÈCE K.13

10. Bilan de la concertation publique de 2024 concernant la mise en compatibilité de documents d'urbanisme pour l'aménagement du secteur Nord du projet A31Bis, établi par l'Etat, en novembre 2024.

3ème Rapport intermédiaire de la concertation continue

A 31 Bis

Concertation continue

Avril 2019 – février 2024

Luc Martin

Jean-Michel Stievenard

Garants désignés par la CNDP

Rapport remis le 1 mars 2024

commission nationale du débat public

Sommaire

Sommaire 3
Préambule 4
Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP 4
La mission des garants 4
Fiche d'identité du projet 5
Avancement du projet : 7
Secteur Nord 7
Secteur Centre : 8
Secteur Sud : 8
Annexe 1 9

Table des illustrations

Figure 1 Vue d'ensemble du projet A31 bis 6
Figure 2 Schémas du fuseau F4 retenu 8

Préambule

A la suite du débat public de 2015 et de la concertation intermédiaire de 2018 sur le projet d'autoroute A31 bis le ministère des Transports, maître d'ouvrage du projet a décidé de poursuivre le processus. Dans ce cadre, la participation et l'information du public se doit d'être continue. La Commission nationale du débat public a chargé Jean-Michel Stievenard dans un premier temps puis en compagnie de Luc Martin dans un second temps de suivre cette nouvelle phase de concertation continue jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.

Le présent document est le rapport intermédiaire n°3 des garants couvrant la concertation continue de la période de février 2023 à février 2024 qui concerne le Projet A31bis dans son ensemble. Il rend compte en toute neutralité et transparence de la poursuite de la concertation durant cette phase et il indique les préconisations des garants pour la suite de la concertation continue.

Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP

- Après un premier débat sur un projet d'A32 dans les années Quatre-vingt, le projet de l'A31 bis a fait l'objet d'un débat public sous la responsabilité d'une Commission Particulière du Débat Public [15 avril 2015 - 30 septembre 2015]
- Remise du rapport par la CNDP le 13 novembre 2015
- Lettre de la ministre du 12 février 2016
- Nomination du garant Jean Michel Stievenard le 6 avril 2016 « jusqu'au dépôt du dossier d'enquête publique »
- Concertation publique intermédiaire de novembre 2018 à février 2019
- Rapport du garant sur la concertation le 10 avril 2019
- Décision de la CNDP le 7 mai 2019 de poursuivre la concertation continue
- Lettre de la ministre madame Borne le 28 juin 2019
- Un deuxième garant, Luc Martin, est désigné le 6 octobre 2021
- Du 21 novembre 2022 au 3 février 2023, séquence de concertation sur le secteur nord du projet A31 Bis
- Rapport des garants le 28 février 2023 sur la concertation de ce secteur Nord
- Décision ministérielle visant à poursuivre le projet du secteur nord le 5 janvier 2024
- Mars 2024 nouvelle saisine de la Cndp

La mission des garants

La Commission nationale du débat public (CNDP) est une institution indépendante du gouvernement, chargée de défendre le droit individuel de participer et d'être informé sur des projets ayant des impacts sur l'environnement. Afin de veiller au bon respect de ce droit, elle désigne une ou plusieurs personnes neutres au regard du projet et indépendantes à l'égard de toute personne (maître d'ouvrage, parties prenantes, etc.) Leur rôle est de garantir la qualité des démarches de concertation mises en place par le porteur de projet.

Tout au long de sa mission, les garants veillent à la transparence, la sincérité et l'intelligibilité des informations transmises, à traiter de manière équivalente chaque argument quel que soit son origine (expert, responsable du projet, citoyen, élu, etc.) et à inclure tous les publics, en particulier les plus éloignés de la décision.

Dans le cadre de la concertation continue, les garants s'assurent que :

- les recommandations des garants et les engagements du maître d'ouvrage issus du débat public ou de la concertation préalable soient bien prises en compte ;
- les conditions d'un dialogue entre tous les publics soient réunies et à ce que le responsable du projet apporte des réponses aux arguments et interrogations du public ;
- les évolutions du projet et l'ensemble des études et des expertises soient transmises de manière intelligible et complète au public, puis fassent l'objet d'échanges.

Fiche d'identité du projet

Maitre d'ouvrage :

Ce projet d'intérêt national est piloté par l'Etat et plus particulièrement par le Ministre délégué auprès du ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, chargé *des* Transports Il est instruit par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL Grand Est), service déconcentré de l'État.

La Préfecture de Région Grand Est coordonne les différentes interventions régionales, le Préfet de Moselle assure le pilotage en ce qui concerne le tronçon Nord. Les Préfets de Moselle et de Meurthe & Moselle assurent conjointement le pilotage en ce qui concerne le tronçon centre. Le Préfet de Meurthe & Moselle assure le pilotage en ce qui concerne le tronçon Sud.

Contexte du projet :

L'autoroute A31 dans sa partie non concédée relie sur 115 km le péage de Gye (54) à la frontière luxembourgeoise (57). Elle joue un rôle majeur dans les déplacements quotidiens de milliers de Lorrains. L'autoroute A31 a aussi une fonction majeure pour l'échange de marchandises, à une échelle européenne. La part du trafic de transit sur la partie nord de l'A31, tous véhicules confondus, varie entre 15 % et 25 % (Source : Cerema) et elle est particulièrement élevée au nord de Thionville. Sur ce secteur, 70 % des poids lourds sont en transit. La transformation de cette infrastructure est donc envisagée pour atteindre un triple objectif

- Réduire la congestion de l'A31 en améliorant les conditions de circulation
- Améliorer la sécurité des usagers et des agents
- Accompagner le développement économique et les échanges

.

Localisation du projet :

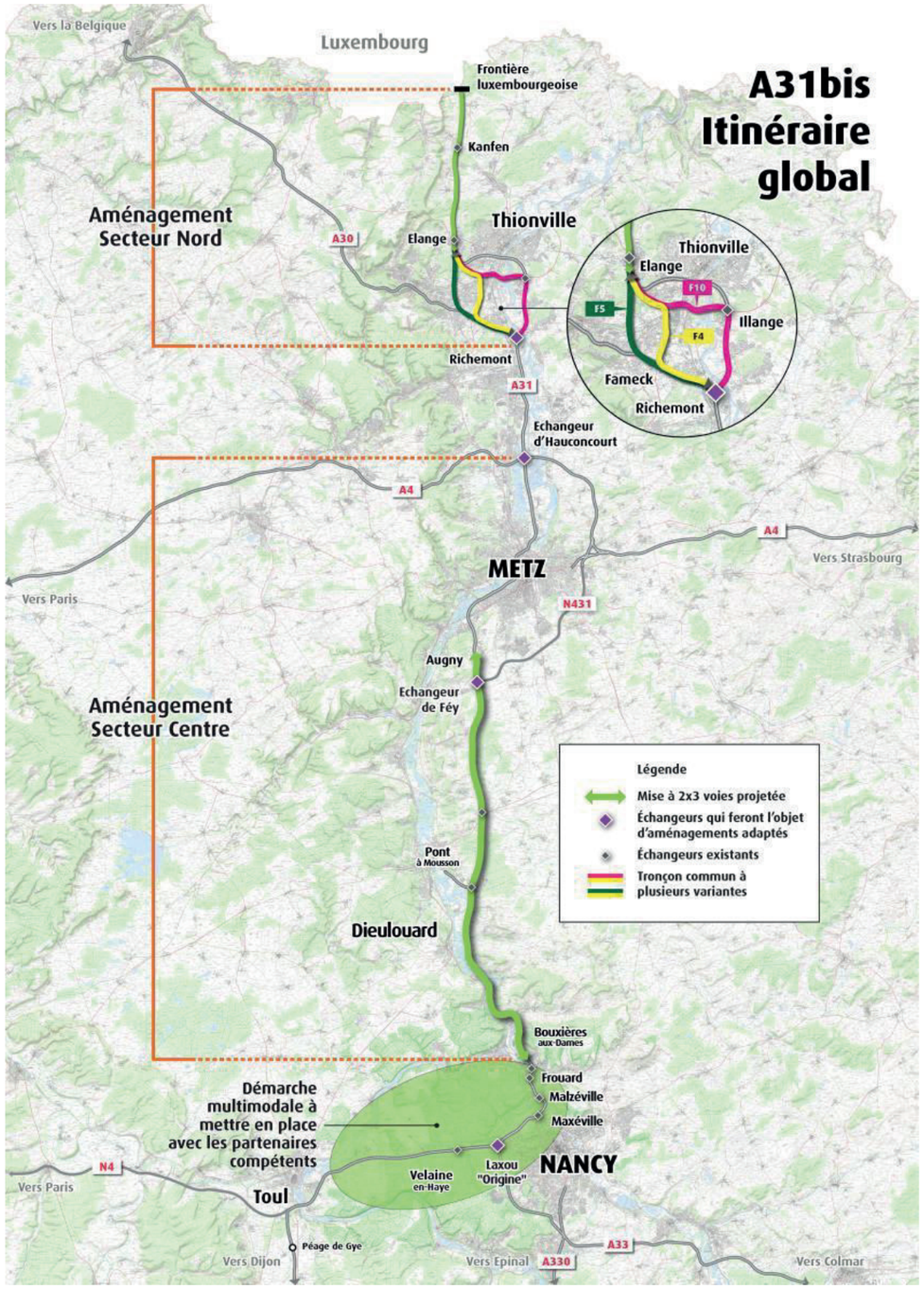


Figure 1 Vue d'ensemble du projet A31 bis

Avancement du projet :

Les besoins de déplacements ne cessent d'augmenter tout au long du sillon lorrain et les projections montrent aujourd'hui que cette tendance va s'accentuer. L'objectif poursuivi par l'Etat et les collectivités locales est de développer des solutions face à cet enjeu crucial de mobilité sur un axe majeur de la région Grand Est.

La stratégie mise en place dans ce contexte est forcément multimodale, prenant ainsi en compte le développement de l'ensemble des modes de transports. Il s'agit d'améliorer la qualité de vie des habitants en facilitant les déplacements dans le sillon lorrain, entre le bassin nancéien et la frontière luxembourgeoise, de contribuer au développement économique du territoire et d'agir pour répondre aux impératifs climatiques et environnementaux.

Dans ce cadre, l'A31, l'infrastructure de transport la plus utilisée dans le sillon lorrain, connaît des conditions de circulation dégradées du fait de l'importance du trafic. Ses caractéristiques autoroutières sont dépassées et elles ne répondent plus aux normes environnementales d'aujourd'hui. Son aménagement vise à la mettre aux normes et à satisfaire les besoins actuels et futurs de mobilité en complément du renforcement des réseaux ferroviaires et fluviaux qui ne peuvent à eux seuls répondre à ces besoins.

Le projet A31bis a pour objectif principal d'améliorer les mobilités du quotidien en réduisant la congestion, en améliorant les conditions de circulation et la sécurité des usagers. Il vise à faciliter l'usage des transports en commun, en aménageant une voie réservée pour les bus et cars. L'État, représenté par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Grand Est, est le maître d'ouvrage de ce projet.

Secteur Nord

La phase de concertation menée en 2022-2023 concerne le secteur Nord, la concertation de 2018-2019 ayant mis en évidence l'urgence à agir sur ce secteur. Deux puis quatre variantes de tracé ont été étudiées pour le contournement de Thionville. L'avis du public était nécessaire afin d'éclairer l'Etat sur le choix de la variante préférentielle à retenir en vue de la poursuite des études visant à préparer le dossier qui sera soumis à l'enquête d'utilité publique. C'est pourquoi une nouvelle concertation publique a été organisée sur ce secteur entre novembre 2022 et février 2023. L'année 2023 a été nécessaire pour que le maître d'ouvrage prenne sa décision. En l'attente de celle-ci ni l'administration régionale, ni le préfet de département de la Moselle n'ont souhaité rendre publique cette réflexion.

Par décision du ministre des transports du 5 janvier 2024 **(voir annexe 1)**, la variante N° 4 dite variante en tunnel profond a été retenue. Le préfet de département l'a rendu publique le 20 février, un comité de pilotage Nord le a été convoqué le 21 février. Ce comité de pilotage élargi à un certain nombre de représentants d'associations ayant participé à la concertation a permis de prendre en compte la décision ministérielle. Ainsi que le propre rapport du maître d'ouvrage sur la concertation de l'hiver 2022-2023. Les garants ont présenté un projet de concertation continue jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique sur ce tronçon envisagée pour le dernier trimestre de l'année. 2024.

:

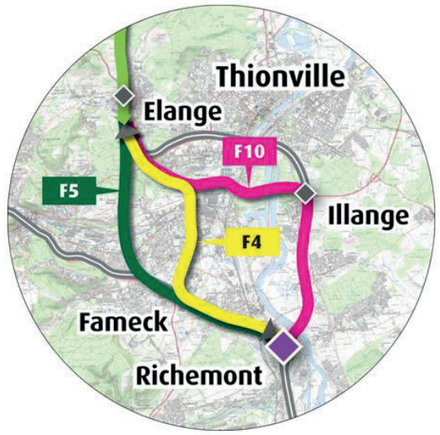


Figure 2 Schémas du fuseau F4 retenu

Secteur Centre :

En parallèle, l'Etat a poursuivi les études sur le secteur centre et une réunion des parties prenantes a été organisée le 29 octobre 2022. Les travaux importants prévus seront de nature à perturber durablement le trafic. Des emprises foncières seront nécessaires pour améliorer les connexions de l'autoroute et améliorer la mise aux normes environnementales. Un programme d'information et de participation du public doit être préalable à la définition et au démarrage des travaux.

Secteur Sud :

Depuis l'abandon des solutions proposées au débat public (nouveau barreau ou élargissement sur place) et la recherche d'une « démarche partenariale et multimodale relative à la saturation autoroutière sur le bassin de Nancy(A31-A33) » la concertation continue a buté sur l'absence de projet élaboré pouvant être susceptible, selon le maître d'ouvrage, de faire l'objet d'une démarche concertée.

Une interpellation du ministre des transports par la présidente de la CNDP le 21 février 2022 est restée sans effet.

Un nouveau comité de pilotage de la démarche partenariale et multimodale relative à la saturation autoroutière sur le bassin de vie de Nancy (A31-A330-A33) a été réuni le 5 juillet 2023 en l'absence des garants et bien entendu des représentants des associations. Il a débouché sur la création d'un GIP dénommé Groupement d'Intérêt Public Grand Nancy Sud 54.

Ce GIP a vocation à coordonner les interventions sur les infrastructures autoroutières en application de la commande ministérielle du 28 juin 2019. Il associe les représentants de l'Etat, les collectivités territoriales du secteur ainsi que les associations environnementales.

Lors de la réunion du GIP du 22 décembre 2023 les garants de la CNDP ont rappelé la nécessité de continuer à poursuivre le processus de concertation avec l'ensemble des publics du secteur Sud. Cette démarche de concertation qui était un mandat donné à l'administration doit s'imposer également au GIP. Il y aurait lieu d'en redéfinir les modalités et d'en rechercher les acteurs associatifs concernés. Une nouvelle étude de contexte pourrait se justifier.

Nouvelle saisine de la CNDP

Nouvelle saisine de la CNDP

Compte tenu que le débat public sur le projet d'ensemble a eu lieu en 2015 et que le porteur du projet envisage dans les mois à venir une enquête publique sur la partie Nord, le maître d'ouvrage doit saisir à nouveau la CNDP sur l'ensemble du projet. Il appartiendra à la CNDP de se prononcer sur l'opportunité de relancer ou non une nouvelle phase de concertation avant le démarrage de la procédure de l'enquête publique.

Annexe 1

Décision du ministre des transports du 5 janvier 2024

Décision ministérielle consécutive à la concertation conduite du 21 novembre 2022 au 3 février 2023 relative au projet d'aménagement autoroutier entre Richemont et la frontière luxembourgeoise

Le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports,

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 121-1 à L. 121-15 et R. 121-1 à R. 121-29 ;

Vu la décision de la Commission nationale du débat public (CNDP) du 3 décembre 2014 d'organiser un débat public sur le projet de liaison autoroutière A31 bis « au cœur du sillon Lorrain » ;

Vu la décision du 12 février 2016 consécutive au débat public relatif au projet de liaison autoroutière entre Gye et la frontière luxembourgeoise qui s'est tenu du 15 avril au 30 septembre 2015 ;

Vu la commande ministérielle du 28 juin 2019, publiée sur le site internet de la concertation publique (www.a31bis.fr), relative au projet A31 bis validant le bilan de la concertation menée du 13 novembre 2018 au 11 mars 2019 et les orientations de poursuite des études du projet ;

Vu la concertation qui s'est tenue du 21 novembre 2022 au 3 février 2023 sous l'égide de deux garants de la CNDP, et dont l'objectif principal était de recueillir l'avis du public sur les variantes de tracés de l'A31 bis sur le secteur nord entre Richemont et la frontière luxembourgeoise ;

Vu le bilan de la concertation établi par les garants et publié sur le site internet de la concertation publique (www.a31bis.fr) le 28 février 2023 ;

Vu le rapport du Conseil d'orientation des mobilités de décembre 2022 ;

Vu le protocole d'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers, signé à Paris le 20 mars 2018 ;

Considérant les trafics sur l'A31 au nord de Richemont, supérieurs à 90 000 véhicules par jour sur certaines sections dont une proportion importante de l'ordre de 10 à 15% de poids lourds, et la croissance des besoins de déplacements dans le nord lorrain ;

Considérant les phénomènes de congestion observés sur l'A31 aux heures de pointe, dans le sens sud-nord le matin et dans le sens nord-sud en soirée et les allongements de temps de parcours qui en découlent ;

Considérant que la concertation a permis de présenter en détail les opérations prévues afin d'améliorer la desserte ferroviaire et les transports en commun sur le territoire, qui sont coordonnés avec le Grand-Duché de Luxembourg et la région Grand Est ;

Considérant que l'aménagement de l'A31 entre Richemont et la frontière luxembourgeoise vise à répondre aux enjeux de mobilités en complément du développement des autres modes de transports, qui ne seront pas en mesure de répondre à eux seuls à la croissance attendue des flux de voyageurs et de marchandises sur le sillon lorrain ;

Considérant qu'un projet limité à l'élargissement de l'A31 au nord de Thionville aurait pour conséquence d'aggraver les situations de congestion sur l'A31 au nord et en traversée de Thionville ; que cet élargissement ne peut être dissocié de l'aménagement d'un contournement ;

Considérant que la concertation conduite du 21 novembre 2022 au 3 février 2023 avait pour objectif principal de recueillir l'avis du public sur l'état d'avancement des études concernant le secteur nord du projet A31 bis et notamment sur 4 variantes de projets de contournement de Thionville présentées dans les tracés des fuseaux F4, F5 et F10 ;

Considérant que le fuseau F5 traverse des zones urbanisée de Florange; que les variantes de ce fuseau sont associées à des impacts importants sur la forêt domaniale de Florange; que ces variantes traversent le site de l'ancienne cokerie de Serémange-Erzange entrainant des aléas importants en matière d'opérations de dépollution et des aléas sur le coût de l'opération et son délai de mise en œuvre, notamment dans l'hypothèse de la variante en tunnel profond, les pollutions des sols de la cokerie étant de nature à altérer la structure en béton d'un tunnel; que la réalisation de la variante en tunnel de surface se traduirait par la démolition de bâtiments d'habitation et d'infrastructures existantes à proximité du carrefour entre la rue de Verdun et la rue de Longwy;

Considérant qu'à la différence des fuseaux F4 et F5, la variante du fuseau F10 ne comporte pas de raccordement à l'autoroute A30 et ne permet donc pas de mieux desservir les vallées de l'Orne et de la Fensch et ne permet notamment pas de créer une liaison avec la VR52 ;

Considérant que la variante du fuseau F4 est de nature à garantir la meilleure réponse aux contraintes locales et à apporter des réponses adaptées aux différentes contraintes et ambitions exprimées pour la circulation, afin d'assurer des dessertes optimales tout en maîtrisant les impacts grâce au tunnel profond ;

Considérant que les projets sont susceptibles de générer des nuisances supplémentaires pour les zones urbanisées ; que la concertation a souligné que les habitations situées à proximité des têtes de tunnel projetées et de la section de l'A30 à élargir pour les variantes des fuseaux F4 et F5 devraient faire l'objet d'une attention particulière ; que les études ultérieures devront notamment quantifier les émissions de polluants atmosphériques du projet et définir des mesures de réduction et des modalités de suivi ;

Considérant que le raccordement de la variante de contournement à l'A30 à Fameck et à l'A31 au nord de Florange rend nécessaire le réaménagement de l'échangeur de Sainte Agathe et de celui de l'Etoile ; que la continuité entre la VR52 et la section neuve d'A31 bis d'une part, et le maintien des mouvements d'échanges entre le réseau local et l'A31 d'autre part, a constitué un point d'attention particulier pendant la concertation ; que de premières études ont été engagées pour faire évoluer le projet à ces endroits ;

Considérant qu'une attention particulière devra être accordée à l'insertion du projet dans le paysage à proximité du parc et du château de Bétange inscrits aux monuments historiques;

Considérant que la concertation a mis en avant le risque d'un report de trafic sur le réseau secondaire, notamment à proximité de la section de l'A31 au nord de Thionville, qui devra être réduit ;

Considérant que le projet devra préciser les choix de réaménagement de l'A31 en traversée de Thionville délestée des trafics de transit qui seront captés par le nouveau contournement ouest ;

Considérant que des études menées jusqu'à présent sur l'élargissement de l'A31 au nord de Thionville intègrent l'examen de la mise en place de voies réservées aux transports en commun sur l'espace habituellement dédié à la bande d'arrêt d'urgence ; que des attentes fortes se sont manifestées pendant la concertation en faveur de la mise en place, en plus de voies réservées aux transports en commun, de voies réservées au covoiturage en cohérence avec les aménagements prévus par le Grand-Duché de Luxembourg sur l'A3;

Considérant que la mise en concession, sans subvention d'équilibre, vise à permettre une réalisation rapide des travaux ; que les péages instaurés sur les sections de l'aménagement constituent la contrepartie d'une amélioration significative du niveau de service pour les usagers ;

Décide :

Article 1
La variante en tunnel du fuseau F4 est retenue pour l'aménagement du secteur nord d'A31 bis, compris entre la frontière luxembourgeoise et l'échangeur de Richemont. Le projet sera poursuivi dans l'hypothèse d'une mise en concession ne nécessitant pas de subvention publique. Il fera l'objet d'une démarche d'amélioration environnementale continue, afin de continuer à rechercher toute mesure permettant d'en réduire les impacts, tout en répondant au besoin de mobilité exprimé et reconnu.

Article 2
Les études seront poursuivies en vue de la déclaration d'utilité publique ultérieure. Ces études porteront sur :

- L'élargissement sur place à 2 x 3 voies de la section entre Thionville et la frontière luxembourgeoise;
- L'aménagement d'un barreau en tracé neuf, du contournement ouest de Thionville, selon la variante F4 ;
- L'élargissement sur place à 2 x 3 voies de l'A30 entre le Nœud de Richemont et la section neuve d'A31 bis, ainsi que le réaménagement du Nœud de Richemont.

Article 3
L'aménagement étudié comprendra, sur la section comprise entre Thionville et la frontière luxembourgeoise, la mise en place de voies réservées aux transports en commun sur l'espace réservé à la bande d'arrêt d'urgence.

En vue de favoriser le covoiturage, les études déjà engagées seront poursuivies de façon coordonnée avec le Grand-Duché de Luxembourg et complétées par des études sur l'opportunité et les conditions de réalisation d'une expérimentation d'une voie dédiée au covoiturage, en complément des voies réservées aux transports en commun.

Article 4
Les impacts sur le bruit, la pollution de l'air et la santé seront étudiés dans l'étude d'impact du projet. Des études spécifiques seront conduites pour évaluer la qualité de l'air aux abords immédiats des entrée et sortie de tunnel. L'évolution des niveaux de bruit à hauteur des façades voisines des sections des autoroutes A30 et A31 élargies et des sections neuves de l'A31bis, sera évaluée afin de préciser les emplacements et caractéristiques des protections acoustiques à mettre en place. Par ailleurs, une attention particulière sera accordée à l'insertion paysagère de l'infrastructure, notamment l'aménagement des têtes de tunnel.

Article 5
La conception des échangeurs de Sainte Agathe au sud du barreau neuf, et de l'Etoile au nord, sera adaptée pour conserver autant que possible, au regard des coûts supplémentaires et des impacts sur les circulations et l'environnement engendrés, les mouvements de desserte des territoires traversés par l'autoroute A31bis. L'aménagement de l'échangeur de Sainte Agathe devra assurer la continuité du trafic entre le barreau neuf et la VR52 au sud.

Article 6
La maître d'ouvrage s'engage à poursuivre l'examen des mesures susceptibles d'accompagner la mise à péage et de limiter le report de trafic sur le réseau secondaire, y compris en termes de dispositifs d'abonnement ou de modulation horaire des péages, et l'utilisation de la traversée de Thionville par les trafics de transit au moyen de réaménagements et de réductions de vitesses adaptés.

Article 7
Le maître d'ouvrage maintiendra la concertation continue jusqu'à l'enquête publique en associant à l'avancement des études les élus et les collectivités locales, les représentants du monde socio-économique ainsi que les associations concernées par le projet. Il veillera également à l'association des jeunes publics au projet d'infrastructure et à ses implications.

Article 8
La présente décision sera publiée sur le site internet de la préfecture de la Moselle et sur celui de la concertation publique locale du projet, accompagnée du bilan complet de la concertation établie par le maître d'ouvrage.

Fait le 05 JAN. 2024

Clément BEAUNE

PIÈCE K.13

11. Décision de la Commission nationale du débat public du 2 mai 2024 relative au projet de liaison autoroutière A31bis.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Commission nationale
du débat public

Décision n° 2024 / 79 / A31 bis / 8 du 2 mai 2024 relative au projet de liaison autoroutière A 31 bis : GYE-frontière luxembourgeoise

La Commission nationale du débat public,

Vu le code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants, notamment le I de l'article L.121-8 et l'article L.121-12 dans sa version en vigueur jusqu'au 1er janvier 2017;
Vu sa décision n° 2014 / 41 / A31bis / 1 du 3 décembre 2014 décidant l'organisation d'un débat public ;
Vu le compte rendu et le bilan du débat public sur le projet d'aménagement de l'autoroute A 31 entre Toul et le Luxembourg publiés le 13 novembre 2015 ;
Vu la décision de la ministre de l'Environnement de l'Énergie et de la Mer et du secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche du 12 février 2016 décidant de de poursuivre le projet en trois secteurs distincts, nord, centre et sud et la poursuite des études préalables à la déclaration d'utilité publique en vue de l'aménagement progressif de la liaison autoroutière entre GYE et la frontière luxembourgeoise ;
Vu ses décisions n° 2016 / 8 / A31bis / 5 du 6 avril 2016 et n° 2021 /134 / A31bis /du 6 octobre 2021 désignant respectivement Jean-Michel STIEVENARD et Luc MARTIN, garants de l'information et de la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique sur ce projet ;
Vu les phases d'information et de participation du public organisées postérieurement au débat public conformément à l'article L. 121-14 et notamment la publication du 3eme rapport intermédiaire des garants du 1er mars 2024 ;
Vu la décision du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires en date du 5 janvier 2024 tirant les enseignements de la concertation continue du public menée en 2022-2023 sur le secteur Nord de ce projet et décidant de poursuivre les études d'une des variantes soumises à la concertation du public en vue de la déclaration d'utilité publique du projet sur le secteur Nord ;
Vu le courrier de Mme Sandrine CHINZI, représentant le ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires en date du 20 mars 2024 sollicitant la CNDP sur l'opportunité de relancer une phase de participation préalable du public sur le secteur Nord de l'autoroute A31bis, qui est le seul tronçon de ce projet à faire actuellement l'objet d'un projet d'enquête publique ;

Considérant que :
l'article L.121-12, dans sa version applicable à ce projet, prévoit que la CNDP doit être saisie pour se prononcer sur la nécessité de relancer la concertation avec le public lorsque le délai entre le bilan du débat public et la date d'ouverture de l'enquête publique est de plus de cinq ans;
la Commission ne peut décider de relancer la concertation préalable avec le public que si les circonstances de fait ou de droit justifiant le projet, plan ou programme ont subi des modifications substantielles ;
une enquête publique pour la déclaration d'utilité publique du secteur Nord du projet d'autoroute A31 bis est prévue ;
les circonstances de fait et de droit justifiant la partie du projet soumise à la prochaine enquête publique n'ont pas subi des modifications substantielles depuis la clôture du débat public ;
les objectifs poursuivis par le projet de secteur Nord de l'autoroute A31 bis soumis à la prochaine enquête publique n'ont pas changé depuis la fin du débat public ;
la participation du public a été poursuivie après la fin du débat public ;
le maître d'ouvrage a pris l'engagement qu'une nouvelle concertation du public sera prochainement organisée sur le tronçon Centre de ce projet autoroutier et que la stratégie d'aménagement du secteur Sud sera partagée avec le public dans le cadre de la concertation continue sur ce tronçon ;

Après en avoir délibéré,

Décide :

Article 1er
La concertation avec le public n'est pas relancée sur le secteur Nord du projet d'A31 bis qui n'a pas été substantiellement modifié. Il y a lieu de poursuivre la concertation assurant la bonne information et la participation du public jusqu'à l'enquête publique avec les garants précédemment désignés sur le secteur Nord du projet d'autoroute A31 bis soumis à la prochaine enquête publique.

Article 2
Cette décision ne s'applique pas pour les autres tronçons Centre et Sud du projet d'autoroute A31 bis, qui devront faire l'objet d'une nouvelle saisine préalablement aux futures enquêtes publiques. Il y a lieu de poursuivre la concertation assurant la bonne information et la participation du public jusqu'aux enquêtes publiques sur ces tronçons avec les garants précédemment désignés.

Article 3
La présente décision sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 2 mai 2024

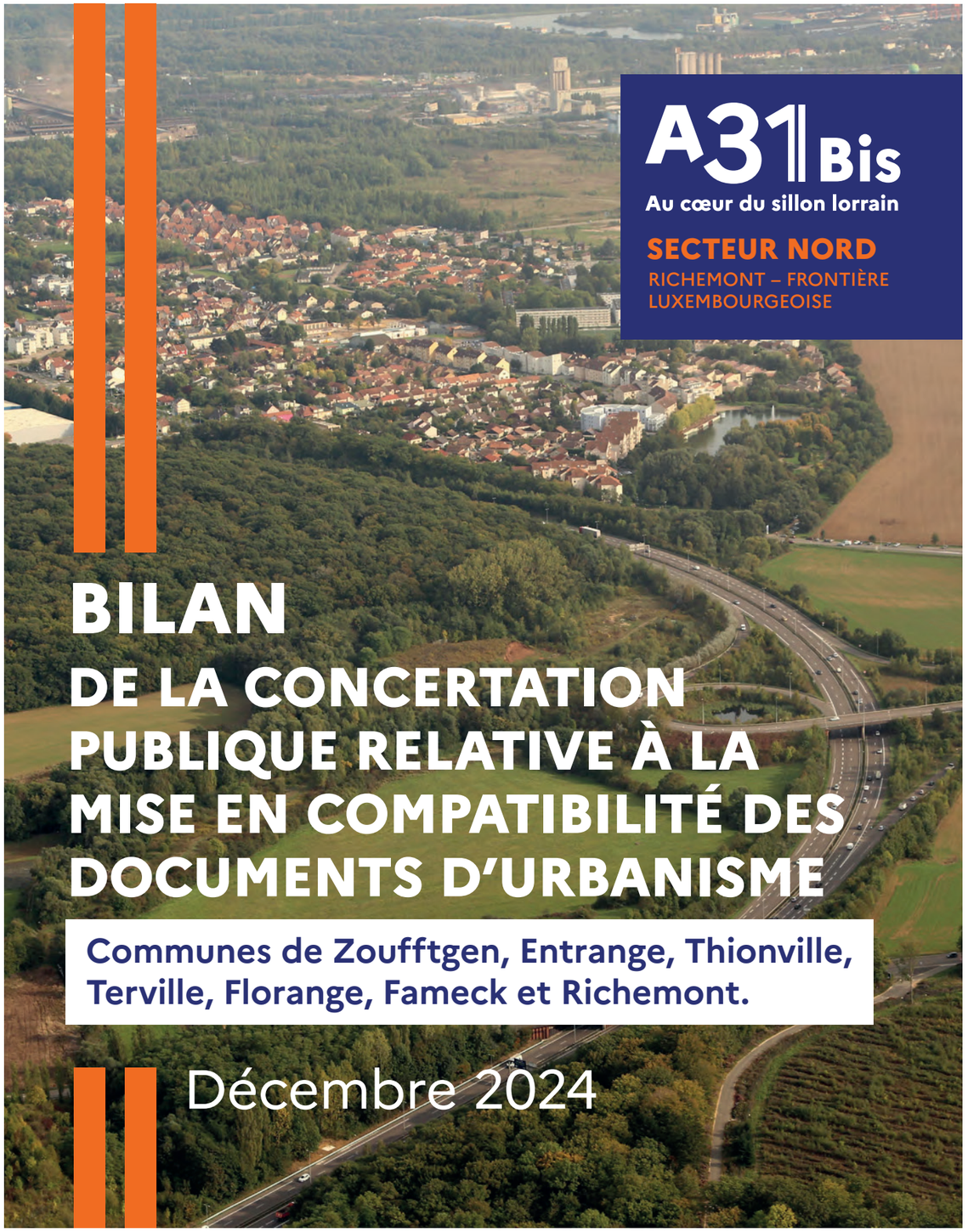
Le vice-président
F. Augagneur

PIÈCE K.13

12. Bilan de la concertation publique de 2024 concernant la mise en compatibilité de documents d'urbanisme pour l'aménagement du secteur Nord du projet A31Bis, établi par l'Etat, en novembre 2024.

PRÉFET
DE LA MOSELLE
Liberté
Égalité
Fraternité

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement



A31 Bis
Au cœur du sillon lorrain

SECTEUR NORD
RICHEMONT – FRONTIÈRE LUXEMBOURGEOISE

BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE RELATIVE À LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME

Communes de Zoufftgen, Entrange, Thionville, Terville, Florange, Fameck et Richemont.

Décembre 2024

Sommaire

PRÉAMBULE 3

PARTIE 1 / RAPPEL DE LA PROCÉDURE DE MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME 4

1.1 CONTEXTE 5
1.2 LA PROCÉDURE DE MISE EN COMPATIBILITÉ 7
1.3 LES DOCUMENTS D'URBANISME CONCERNÉS 7
1.4 LES PRINCIPALES ADAPTATIONS PROPOSÉES 8

PARTIE 2 / RETOUR SUR L'ORGANISATION DE LA CONCERTATION 10

2.1 LES OUTILS D'ANNONCE ET D'INFORMATION 11
2.2 LES MODALITÉS DE DIALOGUE ET DE CONTRIBUTION 14
2.3 RETOUR SUR LA CONCERTATION EN CHIFFRES 16

PARTIE 3 / LES OBSERVATIONS DU PUBLIC SUR LA MECDU ET LES RÉPONSES APPORTÉES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE 17

3.1 ZOUFFTGEN 18
3.2 ENTRANGE 18
3.3 THIONVILLE 19
3.4 TERVILLE 19
3.5 FLORANGE 20
3.6 FAMECK 21
3.7 RICHEMONT 21
3.8 UN MANQUE DE COMMUNICATION SUR LA CONCERTATION MECDU SOULIGNÉ 22

PARTIE 4 / LES ENSEIGNEMENTS DU MAÎTRE D'OUVRAGE À L'ISSUE DE LA CONCERTATION 23

ANNEXES 26

PRÉAMBULE

Le projet A31bis est un projet d'aménagement autoroutier porté par l'État. Il constitue l'une des réponses aux enjeux de mobilité sur le sillon lorrain, artère centrale de cette armature urbaine de la région Grand Est. En effet, l'A31, infrastructure de transport la plus utilisée dans ce secteur, connaît des conditions de circulation dégradées du fait de l'importance de la circulation routière. Parallèlement, les besoins de déplacements ne cessent d'augmenter le long du sillon lorrain et les projections montrent que cette tendance va s'accentuer. Cette situation se traduit par des embouteillages, notamment le matin dans le sens sud-nord, et le soir dans le sens nord-sud.

Le projet A31bis s'inscrit ainsi dans une démarche complémentaire aux projets ferroviaires et fluviaux et aux initiatives pour développer le covoiturage et les autres modes de transport en commun.

Après plusieurs phases de dialogue (débat public en 2015, concertation préalable en 2018-2019, concertation préalable sur le secteur nord en 2022-2023), une nouvelle phase de concertation s'est tenue du 3 septembre au 1er octobre 2024 sur le secteur Nord du projet A31bis (de Richemont jusqu'à la frontière Luxembourgeoise) afin d'informer et recueillir l'avis du public sur les projets de mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) nécessaires à la réalisation du projet.

Le présent document a pour objectif de présenter le bilan de cette concertation. Le document rappelle d'abord ce qu'est la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Il revient ensuite sur le déroulement de la concertation et propose une analyse quantitative et qualitative de la participation du public. Les enseignements de l'État, maître d'ouvrage du projet, tirés des échanges avec le public sont enfin présentés.

PARTIE 1

RAPPEL DE LA PROCÉDURE DE MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME

1.1 CONTEXTE

L'étude du projet autoroutier A31bis a commencé au début des années 2010.

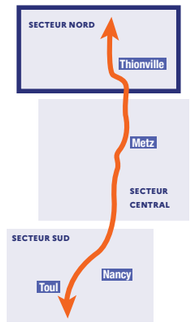
Les parties d'aménagement étudiées ont fait l'objet de plusieurs phases d'information et de dialogue avec le public :

- Le débat public organisé par la Commission nationale du débat public (CNDP) du 15 avril au 30 septembre 2015 ;
- La concertation préalable qui s'est tenue du 13 novembre 2018 au 11 mars 2019, sous l'égide d'un garant désigné par la CNDP ;
- La concertation publique spécifique au secteur nord du projet qui s'est tenue du 21 novembre 2022 au 3 février 2023, sous l'égide de deux garants désignés par la CNDP.

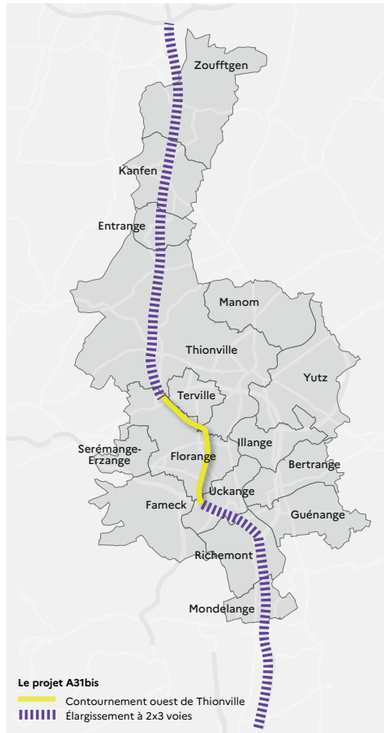
À la suite des différentes périodes d'échange, le gouvernement a validé la poursuite du projet tout en retenant une décomposition du projet en trois secteurs :

- Le secteur Nord, sur la section de l'A31, de la frontière luxembourgeoise à l'échangeur A30/A31 de Richemont où le principe du recours à la concession a été retenu ;
- Le secteur Centre comprenant l'échangeur d'Hauconcourt et la section de l'A31 comprise entre le diffuseur d'Augny et celui de Bouxières-aux-Dames ;
- Le secteur Sud, du péage de Gye au sud de Toul au diffuseur de Bouxières-aux-Dames, couvrant la traversée de l'agglomération de Nancy.

Les 3 secteurs du projet A31Bis



Le tracé dans le secteur nord



En application de la commande ministérielle du 18 juin 2019, les études préalables à la déclaration d'utilité publique (DUP) sont engagées depuis 2020 sur le secteur Nord.

Concernant ce secteur, la décision du 5 janvier 2024 prise à la suite de la dernière concertation publique fixe les grands principes de l'aménagement autoroutier. Notamment, c'est la variante de tracé F4 comprenant un tunnel profond qui est retenue pour le tracé neuf du contournement Ouest de Thionville.

La décision prévoit également que le projet fasse l'objet d'une démarche d'amélioration environnementale continue. Elle a aussi confirmé la mise en place de voies réservées aux transports en commun sur l'espace dédié à la bande d'arrêt d'urgence, en complément de l'élargissement de l'autoroute à 2x3 voies entre Thionville et la frontière luxembourgeoise. Sur cette même section, il a été demandé que soient étudiées l'opportunité et les conditions de réalisation d'une expérimentation d'une voie dédiée au covoiturage.

Le schéma ci-contre présente les principes d'aménagement retenus pour le secteur Nord du projet A31bis, objet de la présente concertation publique.

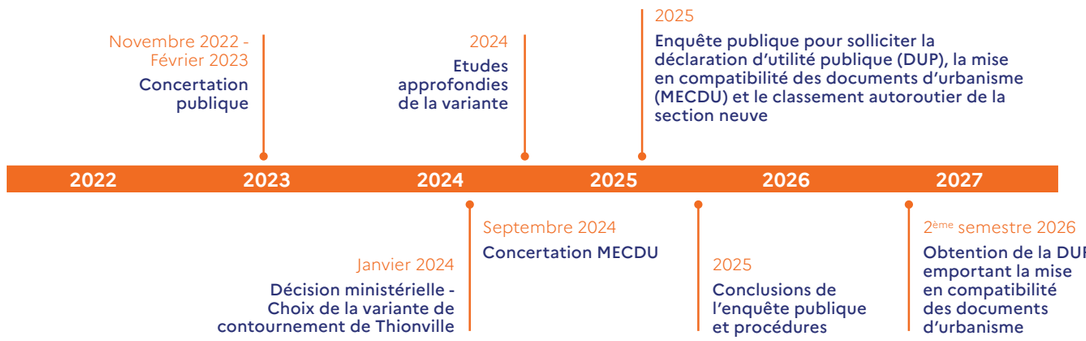
A31 Bis Au cœur du sillon lorrain Bilan de la concertation publique relative à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU)

La réalisation du secteur Nord du projet A31bis nécessite la mise en compatibilité de certains documents d'urbanisme en vigueur. Lorsqu'une DUP est nécessaire et que le projet n'est pas compatible avec des documents d'urbanisme existants, l'enquête publique sur le projet porte à la fois sur la DUP et sur la mise en compatibilité de ces documents. **Une enquête publique unique sera organisée en 2025 pour obtenir la DUP, la MECDU mais aussi le classement en autoroute de la section nouvelle contournant Thionville.**

Avant la tenue de cette enquête publique unique, conformément à l'article L.103-2 du code de l'urbanisme, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme sur le secteur Nord du projet A31bis doit faire l'objet d'une concertation.

Le présent document expose le bilan que l'Etat retire de cette concertation qui s'est tenue du 3 septembre au 1er octobre 2024.

Calendrier prévisionnel du projet dans le secteur nord



1.2 LA PROCÉDURE DE MISE EN COMPATIBILITÉ

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) est une procédure encadrée par le code de l'urbanisme. Elle vise à **adapter ou à actualiser certaines dispositions des documents d'urbanisme pour qu'ils soient rendus compatibles avec la réalisation du projet A31bis** tel qu'il est défini aujourd'hui.

Cette mise en compatibilité respecte plusieurs principes :

- Elle s'inscrit dans le respect des orientations générales d'un développement durable du territoire, telles que définies par les collectivités locales ;
- Elle est strictement limitée aux seuls besoins du projet A31bis : les adaptations sont strictement nécessaires à la réalisation du projet et ne portent que sur les dispositions incompatibles avec ce dernier ;
- Elle n'intervient que sur le périmètre géographique du projet A31bis : elle ne peut adapter aucune disposition en dehors de ce périmètre ou relevant d'une opération d'un autre maître d'ouvrage.

1.3 LES DOCUMENTS D'URBANISME CONCERNÉS

La procédure de mise en compatibilité porte sur sept documents d'urbanisme : les plans locaux d'urbanismes (PLU) des communes de Zoufftgen, Entrange, Thionville, Terville, Florange, Fameck et Richemont.

Pour rappel, un PLU est un document réglementaire et public, qui définit les règles de construction et d'occupation du territoire (naturel, bâti, etc.). Ces règles répondent à de grandes orientations souhaitées par la collectivité pour son territoire, qui sont précisées dans le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) et les orientations d'aménagement et de programmation (OAP).

Le PLU comporte plusieurs documents :

- Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) ;
- Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) ;
- Un règlement graphique (appelé plan de zonage), qui comprend 4 types de zones : les zones urbanisées, les zones à urbaniser, les zones naturelles et les zones agricoles ;
- Un règlement écrit qui décrit les règles pour chacune des zones ;
- Les annexes.

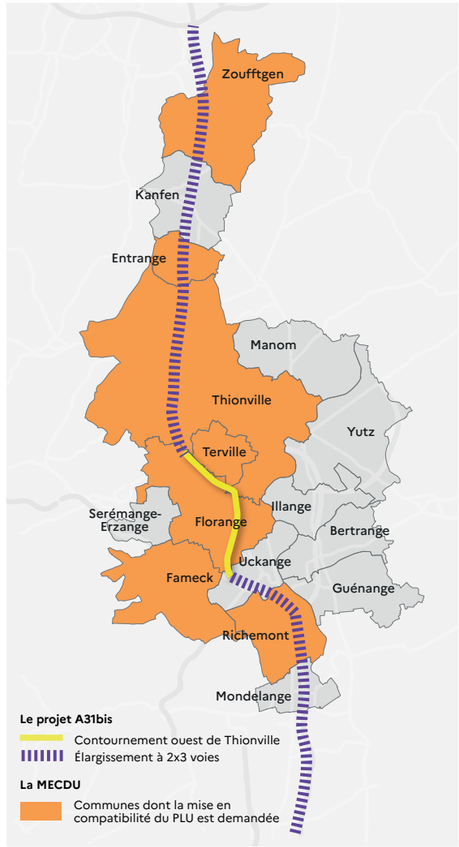
Ce sont ces zones qui sont susceptibles d'être modifiées dans le cadre de la procédure de MECDU.

Notons que le secteur Nord du projet A31bis concerne 12 communes, mais le PLU de seulement 7 d'entre elles n'est pas compatible avec l'opération autoroutière. Les autres communes concernées par le projet mais dont le PLU est compatible avec ce dernier sont : Kanfen, Uckange, Bertrange, Guénange et Mondelange.

De plus, le schéma de cohérence territorial (SCOT) de l'agglomération messine est bien compatible avec le projet. Le SCOT de l'agglomération de Thionville a lui été annulé en 2023 et n'est donc pas opposable actuellement.

A31 Bis Au cœur du sillon lorrain Bilan de la concertation publique relative à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU)

Communes concernées par la MECDU



1.4 LES PRINCIPALES ADAPTATIONS PROPOSÉES

Dans le cadre de la MECDU, deux grands types d'adaptations des documents d'urbanisme sont envisagées :

- **Les adaptations des plans de zonage :** Les plans de zonage de certains PLU ne sont pas complètement adaptés au projet A31bis tel qu'il est prévu aujourd'hui et ne permettent pas la construction de certains ouvrages du projet.
- **Les adaptations de règlements :** les règlements de plusieurs zones dans les PLU doivent être adaptés pour permettre la réalisation du projet A31bis.

Les principales adaptations envisagées dans les PLU de chaque commune sont les suivantes.

PLU de Zoufftgen

- Les modifications du plan de zonage visent à déclasser les espaces boisés situés dans le fuseau de DUP et d'interdire toute construction dans une bande de 100 mètres de chaque côté de l'autoroute, en dehors des espaces urbanisés, afin d'élargir l'autoroute actuelle et d'y réaliser des mesures de compensation des impacts environnementaux résiduels du projet.
- La modification du règlement de la zone naturelle est nécessaire afin d'y autoriser les travaux, ouvrages et aménagements associés au projet A31bis, notamment l'élargissement de la plateforme de l'autoroute A31.

PLU d'Entrange

- Le plan de zonage doit être modifié afin de retirer les éléments végétaux à protéger qui se trouvent sur le fuseau DUP pour permettre l'élargissement de la plateforme de l'autoroute A31.
- La modification du règlement de la zone naturelle est nécessaire en vue des travaux, afin d'y autoriser le drainage, l'exhaussement ou le remblai pour les infrastructures routières déclarées d'utilité publique.

PLU de Thionville

- Le plan de zonage doit être modifié pour retirer les espaces boisés classés se trouvant dans le fuseau de DUP afin d'élargir l'autoroute actuelle et de réaliser des mesures de restauration de continuités écologiques.

PLU de Terville

- La modification du plan de zonage vise à retirer les espaces boisés classés se trouvant dans le fuseau de DUP afin de prévoir un espace permettant d'aménager une bretelle de sortie de l'autoroute actuelle et de réaliser des aménagements de compensation des impacts résiduels du projet sur l'environnement.

PLU de Florange

- Le plan de zonage doit être modifié afin de retirer les éléments de paysage à protéger se trouvant dans le fuseau DUP afin d'aménager la section neuve créée dans le cadre du secteur Nord du projet A31bis qui comprend notamment une section souterraine d'environ 2,6 km.
- La modification du règlement écrit est nécessaire pour l'aménagement en tunnel profond de la section neuve afin d'autoriser dans le fuseau de DUP les infrastructures, ouvrages et déblais/remblais dans les zones urbaines et la réalisation, sous conditions, d'opérations en zone humide.
- La suppression de l'emplacement réservé qui est situé en dehors du fuseau de DUP est également proposée.

PLU de Fameck

- La modification du règlement écrit est nécessaire afin d'autoriser la réalisation, sous conditions, d'opérations en zones humides situées dans le fuseau de DUP du projet afin d'aménager le futur échangeur entre l'autoroute A30 et la section neuve créée dans le cadre du projet ainsi que pour permettre des aménagements de compensation des impacts environnementaux résiduels du projet.

PLU de Richemont

- Le plan de zonage doit être modifié pour réaliser, si nécessaire, des aménagements sur l'échangeur afin de retirer les éléments du paysage à protéger se trouvant dans le fuseau de DUP.
- La modification du règlement écrit vise à autoriser la réalisation, sous conditions, d'opérations en zones humides.

PARTIE 2

RETOUR SUR L'ORGANISATION DE LA CONCERTATION

Le projet de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a fait l'objet d'une concertation publique au titre de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme.

Cette concertation a eu pour objectifs de :

- Présenter les modifications nécessaires au projet sur les documents d'urbanisme actuels ;
- Assurer l'information et la participation du public ;
- Recueillir les remarques, observations et propositions, et apporter des réponses.

Cette concertation a porté uniquement sur les modifications des documents d'urbanisme nécessaires pour la réalisation du secteur Nord du projet A31bis. Elle n'a pas pour vocation de discuter de l'opportunité du projet qui a déjà fait l'objet d'un débat public en 2015 et d'une concertation préalable en 2018-2019, ni du choix du tracé sur le secteur Nord qui a déjà fait l'objet d'une concertation en 2022-2023.

Par ailleurs, elle n'a pas vocation à proposer des modifications des documents d'urbanisme qui ne seraient pas nécessaires à la réalisation du projet A31bis. Cette concertation s'ajoute à l'ensemble de celles menées au titre du code de l'environnement sur le projet (débat public, concertations publiques) dans les conditions prévues par le L.121-16-1 du code de l'environnement.

2.1 LES OUTILS D'ANNONCE ET D'INFORMATION

L'arrêté préfectoral, publications légales

Un arrêté préfectoral définissant les modalités de la concertation a été publié le jeudi 22 août 2024. Il a été transmis ce même jour à l'ensemble des communes concernées par le projet A31bis sur le secteur Nord : Bertrange, Entrange, Fameck, Florange, Terville, Thionville, Richemont, Mondelange, Guénange, Kanfen, Uckange et Zoufftgen. Il a également été transmis à la Région Grand Est, au Département de la Moselle, à la Communauté d'agglomération Porte de France – Thionville, à la Communauté d'agglomération du Val de Fensch, à la Communauté de communes des Rives de Moselle, au SCoT Thionville et au SCoT de Metz.

En complément, une annonce légale a été publiée dans les journaux La Semaine et Le Républicain Lorrain, le 22 août.

Arrêté préfectoral

PRÉFET DE LA MOSELLE
Liberté
Égalité
Fraternité

ARRÊTÉ DCAT/BEPE n° 2024-165
du 8 août 2024

prescrivant les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation publique portant sur les mises en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de communes concernées par le secteur Nord du projet A31 bis.

Le préfet de la Moselle
Officier de la Légion d'honneur
Officier de l'ordre national du Mérite

VU le code de l'urbanisme et notamment :
- ses articles L103-2 à L103-7 portant sur la participation du public aux décisions des autorités publiques en matière d'urbanisme ayant des incidences sur l'environnement ;
- et ses articles L153-49 à L153-59, R 153-13 et R153-14 portant sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme ;

VU la décision de la Commission nationale du débat public (CNDP) du 3 décembre 2014 d'organiser un débat public sur le projet de liaison autoroutière A31 bis « au cœur du sillon lorrain » ;

VU la décision du 12 février 2016, publiée sur le site internet de la concertation publique (www.a31bis.fr), constitutive au débat public relatif au projet de liaison autoroutière entre Dye et la frontière luxembourgeoise qui s'est tenu du 15 avril au 30 septembre 2015 ;

VU la décision de la CNDP du 6 avril 2016 désignant M. Jean-Michel Stievenard, garant de l'information et de la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique sur ce projet ;

VU la commande ministérielle du 28 juin 2019, publiée sur le site internet de la concertation publique (www.a31bis.fr), relative au projet A31 bis validant le bilan de la concertation menée du 13 novembre 2018 au 11 mars 2019 et les orientations de poursuite des études du projet ;

VU la décision de la CNDP du 6 octobre 2021 désignant M. Luc Martin, garant de l'information et de la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique sur le projet A31bis, en binôme avec M. Jean-Michel Stievenard ;

VU la décision ministérielle du 5 janvier 2024, publiée sur le site internet de la concertation publique (www.a31bis.fr), constitutive à la concertation conduite du 21 novembre 2022 au 3 février 2023 relative au projet d'aménagement autoroutier entre Richemont et la frontière luxembourgeoise ;

Publication de l'arrêté dans Le Républicain Lorrain

16 Annonces légales Jeudi 22 août 2024

Contact : tél. 0809 100 167 mail : legalesERV@ebraservices.fr

Avis publics

PRÉFET DE LA MOSELLE

ARRÊTÉ DCAT/BEPE n° 2024-165 du 8 août 2024

Publicités juridiques

T.J de Metz - Registre des Associations
Avis aux fins de publication

T.J de Metz - Registre des Associations
Avis aux fins de publication

Marchés publics et privés

Procédures adaptées (plus de 90000 euros)

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION SARREGUEMINES CONFLUENCES

Avis rectificatif du 19/06/24

francemarchés.com

Le dossier de concertation

Le dossier de concertation, comprenant 16 pages, décrivait :

- La concertation et ses modalités ;
- La procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;
- Les orientations retenues pour la mise en compatibilité des sept documents d'urbanisme en vigueur et un aperçu de leurs incidences potentielles sur l'environnement.

Le dossier de concertation

Il a été mis en ligne le 20 août 2024 sur le site internet dédié au projet : https://www.a31bis.fr/fr/

Le dossier de concertation a également été imprimé et distribué la semaine du 26 août dans les mairies des 12 communes concernées par le projet A31bis sur le secteur Nord : Bertrange, Entrange, Fameck, Florange, Terville, Thionville, Richemont, Mondelange, Guénange, Kanfen, Uckange et Zoufftgen. Le dossier a également été distribué à la Région Grand Est, au Département de Moselle, à la Communauté d'agglomération Porte de France – Thionville, à la Communauté d'agglomération du Val de Fensch, à la Communauté de communes des Rives de Moselle, au SCoT Thionville et au SCoT de Metz.

Le dossier de concertation a aussi été remis aux personnes qui sont venues aux permanences de la concertation. Au total, près de 630 exemplaires ont été imprimés et distribués. Le dossier pouvait également être transmis par voie postale à toute personne en faisant la demande sur le site internet du projet, dans l'espace de contribution mais aucun participant n'en a formulé la demande.

Le site internet

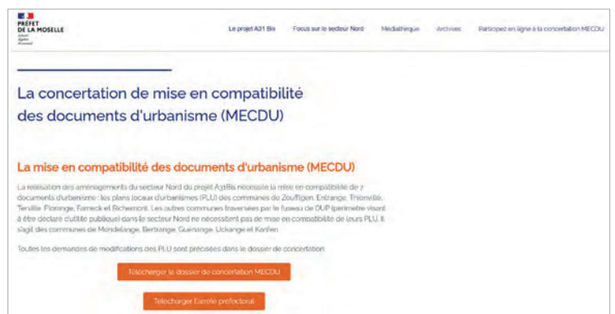
Le 20 août 2024, une version actualisée du site internet du projet a été mise en ligne :

https://www.a31bis.fr/fr/

L'ouverture de la concertation et ses modalités ont été annoncées sur le site internet du projet par une actualité postée le 20 août également.

La rubrique « Focus sur le secteur Nord » a été enrichie avec une page dédiée à la concertation MECDU afin d'y expliquer la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme, ses objectifs, son périmètre d'application, ainsi que les modalités d'information et de participation. Elle permettait notamment d'accéder à plusieurs documents d'information sur la concertation dont :

Aperçu de la page dédiée à la concertation MECDU sur le site internet



PRÉFET DE LA MOSELLE

Le projet A31 Bis | Focus sur le secteur Nord | Médiathèque | Archives | Participez en ligne à la concertation MECDU

La concertation de mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU)

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU)

La réalisation des aménagements du secteur Nord du projet A31bis nécessite la mise en compatibilité de 7 documents d'urbanisme : les plans locaux d'urbanismes (PLU) des communes de Zoufftgen, Entrange, Thionville, Terville, Florange, Fameck et Richemont. Les autres communes traversées par le tuyau de DUP (périmètre visant à être déclaré d'utilité publique) dans le secteur Nord ne nécessitent pas de mise en compatibilité de leurs PLU, il s'agit des communes de Mondelange, Bertrange, Guénange, Uckange et Kanfen.

Toutes les demandes de modifications des PLU sont précisées dans le dossier de concertation

Télécharger le dossier de concertation MECDU

Télécharger l'arrêté préfectoral

- Le dossier de concertation MECDU ;
- Le communiqué de presse ;
- L'arrêté préfectoral.

Les comptes des réseaux sociaux

Quatre publications ont été réalisées sur les comptes des réseaux sociaux du projet A31bis (Facebook, X et Instagram), à des dates différentes : le 20 août, le 3 septembre, le 16 septembre et le 2 octobre. Ces publications ont permis d'annoncer l'organisation de la concertation et ses dates d'ouverture et de clôture, et de rappeler les modalités de participation et de contribution, en particulier les dates et lieux des permanences du maître d'ouvrage.

Exemple post sur Instagram

Exemple post sur Facebook

Aperçu du communiqué de presse

PRÉFET DE LA MOSELLE

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

PROJET A31BIS : LANCEMENT DE LA CONCERTATION PUBLIQUE RELATIVE À LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME SUR LE SECTEUR NORD

Le communiqué de presse

Un communiqué de presse a été publié le 20 août 2024 par la préfecture de la Moselle et sur le site internet du projet.

Les retombées presse

La concertation a fait l'objet de plusieurs articles dans la presse locale :

- Article de France Bleu Lorraine le 4 septembre : https://www.francebleu.fr/infos/transports/projet-d-a31-bis-une-nouvelle-concertation-publique-commence-mais-pour-quoi-faire-1392195
- Article La Semaine le 20 août : https://www.lasemaine.fr/frontaliers/projet-dautoroute-a31bis-en-lorraine-les-habitants-ont-la-parole/
- Reportage de France 3 Lorraine diffusé le 18 septembre 2024
- Article de Virgule le 20 août : https://www.virgule.lu/granderegion/a31bis-lancement-d-une-concertation-publique-en-septembre/18047467.html
- Article de Moselle-Nord.info le 20 août : https://moselle-nord.info/a31bis-moselle-concertation-publique-lancee-secteur-nord-2024-212339-2024-60848
- Article dans La Gazette le 21 août : https://www.lagazettefrance.fr/article/nouvelle-etape-dans-le-projet-d-autoroute-a31bis
- Article du Quotidien Luxembourg le 21 août : https://lequotidien.lu/a-la-une/une-nouvelle-concertation-pour-la31-bis-lancee-en-septembre/
- Article de RTL Luxembourg le 21 août : https://infos.rtl.lu/actu/frontieres/a/2224693.html
- Article de RTL Luxembourg le 10 septembre : https://infos.rtl.lu/actu/frontieres/a/2226655.html

Les encarts presse

Deux encarts presse, à deux dates différentes, ont été publiés dans les journaux Le Républicain Lorrain et La Semaine. Le premier a été publié le 22 août 2024 pour annoncer la tenue d'une concertation MECDU à partir de septembre et en précisant les modalités de participation. Le second a été publié le 29 août pour rappeler les modalités de la participation, notamment les dates des permanences du maître d'ouvrage.

Premier encart publié le 22 août dans les deux journaux

Thionville

Nouveauté : un rallye gourmand pour démarrer l'opération Douce France

MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME
A31 Bis
CONCERTATION PUBLIQUE SEPTEMBRE 2024
COMMENT S'INFORMER ?
COMMENT DONNER SON AVIS ?
www.A31bis.fr

Deuxième encart publié le 29 août dans les deux journaux

L'essentiel

Les indiscrets de La Semaine

JEUX OLYMPIQUES : LE 4X4 GRENADIER A SEDUIT LE RAID

C'EST LA RENTRÉE !

ET SI ON PARLAIT SÉCURITÉ ?

MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME
A31 Bis
CONCERTATION PUBLIQUE SEPTEMBRE 2024
Les plans locaux d'urbanisme de 7 communes* font l'objet de propositions de modifications en vue des aménagements du projet A31bis. Ces modifications, nécessaires pour réaliser l'opération, sont soumises à l'avis du public.
COMMENT S'INFORMER ?
COMMENT DONNER SON AVIS ?
www.A31bis.fr

2.2 LES MODALITÉS DE DIALOGUE ET DE CONTRIBUTION

La plateforme de participation en ligne sur le site internet

Une plateforme de contribution a été ouverte le 3 septembre, début de la concertation, sur le site internet du projet afin de permettre au public de déposer un avis ou de poser une question sur les adaptations envisagées dans les documents d'urbanisme des sept communes concernées. Cette plateforme a été fermée le 1er octobre, dernier jour de la concertation.

Page dédiée à la plateforme de contribution sur le site internet A31bis

Couverture des registres papiers

Les registres papiers

Un registre papier a été mis à disposition du public à la préfecture de Moselle et dans les mairies des 12 communes du secteur Nord du projet A31bis : Zoufftgen, Entrange, Thionville, Terville, Florange, Fameck, Richemont, Mondelange, Bertrange, Guénange, Uckange et Kanfen. Ces registres ont permis à toute personne souhaitant déposer un avis ou poser une question par écrit sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de le faire en se rendant en mairie.

Les permanences

Le maître d'ouvrage a décidé d'organiser des permanences dans les sept communes du secteur Nord concernées par la mise en compatibilité des documents d'urbanisme :

- Le mercredi 4 septembre de 16h à 18h en mairie de Terville ;
- Le vendredi 6 septembre de 16h à 18h en mairie de Fameck ;
- Le jeudi 12 septembre de 16h à 18h en mairie de Richemont ;
- Le samedi 14 septembre de 10h30 à 12h30 en mairie de Florange ;
- Le samedi 14 septembre de 14h30 à 16h30 à la maison de quartier Dupont des Loges à Thionville ;
- Le mercredi 18 septembre de 14h à 16h en mairie d'Entrange ;
- Le mercredi 18 septembre de 16h30 à 18h30 en mairie de Zoufftgen.

Permanence à Thionville

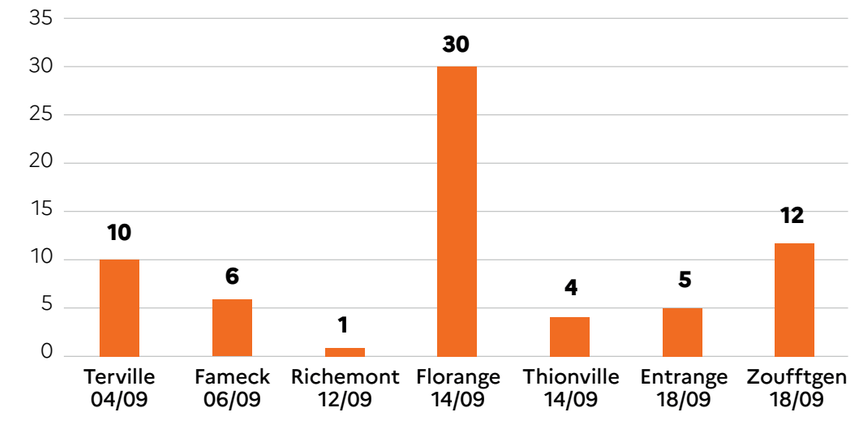
Permanence à Florange

A31 Bis Au cœur du sillon lorrain Bilan de la concertation publique relative à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU)

2.3 RETOUR SUR LA CONCERTATION EN CHIFFRES

Au total, **68 personnes ont participé aux permanences** organisées dans les sept communes du secteur Nord concernées par la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Nombre de participants à chaque permanence



35 contributions (19 avis et 16 questions) ont été déposées sur le site internet du projet et 14 sur les registres papiers, soit 49 au total. Sur les 49 contributions, **4 concernaient l'objet de la concertation MECDU.**

PARTIE 3

LES OBSERVATIONS DU PUBLIC SUR LA MECDU ET LES RÉPONSES APPORTÉES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE

Cette partie comprend uniquement les contributions et les réponses du maître d'ouvrage relatives à l'objet de la concertation, soit celles portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des sept communes concernées sur le secteur Nord.

Les contributions ont été regroupées par commune pour faciliter la lecture.

3.1 ZOUFFTGEN

Des explications souhaitées sur le besoin de retirer plusieurs hectares d'espaces boisés classés et une opposition à l'artificialisation des terres nécessaires à la réalisation du projet

Les contributions déposées sur la commune de Zoufftgen ont mis en avant la nécessité de préserver les terres naturelles et agricoles. La modification du plan de zonage du PLU de la commune a suscité des réactions, notamment en raison du déclassement de plusieurs hectares d'espaces boisés au nord de la commune, au niveau de la frontière luxembourgeoise. Plusieurs participants ont questionné la nécessité de défricher cette zone naturelle et boisée.

De plus, certains contributeurs se sont opposés à l'artificialisation des terres agricoles nécessaires au projet. En effet, la consommation foncière du projet et ses impacts sur l'activité agricole ont été discutés.

Extraits des échanges lors de la permanence à Zoufftgen :

« L'emprise foncière juste à la frontière est énorme ! »

« Comment les agriculteurs seront-ils compensés par toute cette emprise foncière ? »

APPORTS DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le maître d'ouvrage a expliqué que le fuseau de DUP est par principe bien plus large que le futur aménagement qui consiste à élargir la plateforme autoroutière de quelques mètres au droit de la commune de Zoufftgen. Le déclassement des espaces boisés n'implique pas de défrichements au-delà de ce qui est indispensable pour le projet. Par ailleurs, l'extension de la zone concernée par le déclassement des espaces boisés vise à permettre la mise en place de mesures de compensation environnementale qui n'impliquent pas de déboisements.

3.2 ENTRANGE

Des critiques relatives à la consommation foncière nécessaire à la réalisation du projet

Lors de la permanence organisée à la mairie d'Entrange, la consommation foncière du projet, représentée par le fuseau de la DUP, a fait l'objet de critiques par plusieurs participants.

APPORTS DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le maître d'ouvrage a expliqué que le fuseau de DUP est par principe plus large que le futur aménagement qui consiste à élargir la plateforme autoroutière de quelques mètres au droit de la commune d'Entrange. L'artificialisation des sols induite par le projet sera limitée au strict nécessaire pour l'aménagement du projet et notamment pour l'élargissement à 2x3 voies de l'autoroute au droit de la commune d'Entrange.

3.3 THIONVILLE

Pas de questions ou d'avis sur l'objet de la concertation MECDU, que ce soit lors des permanences, sur la plateforme de contribution en ligne ou dans les registres papiers disponibles en mairies.

3.4 TERVILLE

Des incompréhensions sur les adaptations envisagées dans le plan de zonage du PLU de la commune

Les modifications du plan de zonage du PLU de la commune de Terville ont suscité des réactions, notamment en raison du déclassement de plusieurs hectares d'espaces boisés au nord de l'A31. Des questions ont également été soulevées concernant la nécessité de défricher une zone naturelle fréquentée par la population. Un contributeur a déclaré « avoir pris conscience pour la première fois de l'emprise du tronçon entre la sortie Nord du tunnel et le diffuseur 42 » (Q-30 sur le site internet). Lors de la permanence organisée en mairie de Terville, des plans du tronçon ont été demandés par les participants afin de mieux comprendre les raisons justifiant le déclassement de la forêt communale.

De plus, un participant a exprimé son incompréhension face à l'une des modifications du plan de zonage du PLU, qui vise à interdire les constructions dans une bande de 100 mètres de chaque côté de l'autoroute. En réaction à ce changement dans le PLU de Terville, un contributeur a demandé quelle distance doit être respectée par rapport aux lotissements à Florange, étant donné qu'à Terville la nouvelle voie autoroutière sera située sur des terres agricoles. Il a également souhaité obtenir des précisions sur les règles en vigueur dans la commune d'Uckange.

Enfin, lors de la permanence, des questions ont porté sur l'impact paysager du projet sur la commune et le parc de Bétange, en particulier en raison de l'aménagement d'une bretelle de sortie de l'autoroute actuelle.

Extraits des contributions rédigées sur le registre et le site internet :

« Quel scandale : 10 ha de forêt qui seraient détruits, même si on nous promet « seulement » 3 ha déboisés » (registre de Terville) ;

« Pour plus de précisions, j'ai demandé que soit présenté aux Tervillois présents, les plans, mêmes sommaires, de ce tronçon afin de se rendre compte de la nécessité d'amputer la forêt communale !» (Q-30 sur le site internet) ;

« Sur TERVILLE sachant que cette nouvelle voie autoroutière se situe en terres agricoles sur FLORANGE quelle est la distance à respecter par rapport aux lotissements ? » (Q-33 sur le site internet)

« Quelles règles vont être appliquées à ce secteur et plus particulièrement le secteur de la commune d'UCKANGE ? » (Q-33 sur le site internet)

APPORTS DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le maître d'ouvrage a expliqué que le déclassement des espaces boisés ne nécessite pas de défrichements au-delà de ce qui est indispensable pour le projet. Le maître d'ouvrage a précisé que les surfaces concernées sur cette zone sont plus importantes aujourd'hui, suite à la concertation préalable sur le secteur Nord qui s'est tenue en 2022-2023, en raison de l'ajout de nouvelles bretelles pour la desserte locale dans le cadre du futur raccordement entre la nouvelle section et l'autoroute actuelle, au niveau de l'actuel diffuseur de l'Etoile (futur Nœud Nord).

A31 Bis Au cœur du sillon lorrain Bilan de la concertation publique relative à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU)

Par ailleurs, le maître d'ouvrage a précisé, qu'en amont de l'enquête publique, une réunion publique sera organisée pour une première présentation des études menées se rapportant aux impacts du projet. Elle sera l'occasion de présenter des plans plus précis du tronçon afin de répondre aux interrogations soulevées. Le maître d'ouvrage a rappelé que des mesures seront mises en place afin de limiter l'impact paysager et les nuisances vis-à-vis des habitations et du parc de Bétange. De plus, l'État a en effet veillé à ajouter, quand ces mentions n'étaient pas présentes, l'interdiction de construction de bâtiments d'habitations à la distance édictée par les articles L111-6 et 7 du code de l'urbanisme par rapport à l'autoroute. Concernant Uckange, le PLU de la commune est bien compatible avec l'élargissement de l'autoroute à 2x3 voies contre 2x2 voies aujourd'hui.

Les interrogations précises des riverains sur le tracé de l'autoroute ont amené le maître d'ouvrage a renforcer son dispositif d'information lors des 6 permanences suivantes. Des schémas plus précis des aménagements ont été présentés au public afin d'assurer le meilleur niveau d'information possible sur le projet, au-delà du strict objet de la concertation sur la MECDU.

3.5 FLORANGE

Des interrogations sur le déclassement des espaces boisés et ses impacts

Une question a été soulevée concernant l'ampleur possible du défrichement au nord du parc de Bétange, en lien avec la demande de déclassement des éléments paysagers à protéger dans cette zone. L'impact de l'autoroute, tant sur le paysage que sur les nuisances touchant le parc de Bétange et les habitations, a également suscité des interrogations. De plus, un contributeur s'est interrogé sur le responsable du suivi du cahier des charges établi par l'État, exprimant des doutes quant à la capacité du futur concessionnaire à respecter les exigences si celui-ci pouvait, selon lui, « faire ce qu'il veut, y compris réduire certains aspects pour rentrer plus rapidement dans son budget ». Il considère également que bien que des compensations aient été promises, celles-ci ne seront « jamais à la hauteur » des dommages causés.

Extraits des contributions rédigées sur le site internet

« Qui sera le garant du cahier des charges que l'État aura arrêté si le concessionnaire peut finalement faire ce qu'il veut, y compris faire quelques rabots de tous ordres pour rentrer plus rapidement dans son budget ? » (Q-31 sur le site internet)

« Certaines compensations sont prévues – au moins partiellement – nous dit-on, mais ne seront jamais à la hauteur ni même pourront gommer le mal que nous aurons fait » (Q-31 sur le site internet)

APPORTS DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le maître d'ouvrage a précisé que les éléments végétaux à protéger, situés au nord du parc de Bétange et dont il demande le déclassement, se trouvent bien au nord de la route départementale n°13, et que la bande DUP n'empiète pas sur le parc de Bétange. Il a également été rappelé que le tracé actuel du tunnel n'affecte pas l'allée des Marronniers du parc de Bétange.

Concernant le suivi du cahier des charges, le maître d'ouvrage a rappelé que des études préalables à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet sont actuellement conduites. Ces dernières permettront d'établir le programme précis de l'opération. À la suite de l'enquête publique et en fonction des conclusions de cette dernière, l'État ouvrira une nouvelle phase d'études et constituera le dossier des engagements de l'État dans le cadre de cette opération. Ces engagements comprendront notamment des réponses aux éventuelles réserves émises par la commission d'enquête dans le cadre de l'enquête publique. Si le projet est déclaré d'utilité publique, l'État organisera une procédure d'appel d'offres afin de désigner un opérateur concessionnaire qui sera chargé de poursuivre les études, de réaliser les travaux et d'exploiter l'autoroute. L'opérateur concessionnaire sera donc fermement lié à un contrat précis renvoyant strictement au décret de DUP et au dossier des engagements de l'État qui constitueront le programme de l'opération. Le concessionnaire ne pourra donc pas dévier du programme précis établi par l'État. Les compensations environnementales seront précisées ultérieurement au stade de la demande d'autorisation environnementale et seront ensuite prescrites, à l'issue d'une instruction technique, par un arrêté d'autorisation. Ces mesures de compensation visent un objectif d'absence de perte nette, voire de gain de biodiversité.

Des questions sur l'insertion du tunnel en milieu urbain

Plusieurs questions ont été soulevées concernant l'intégration du tunnel dans l'environnement urbain. Certains participants ont demandé si des indemnisations seraient prévues pour les propriétaires de maisons situées à proximité des entrées du tunnel. La concertation a également permis au maire de Florange de rappeler au préfet sa position sur le placement des têtes de tunnel, afin de garantir une protection totale des habitations. Il a également souligné l'importance d'agir rapidement pour lever l'emplacement réservé sur des parcelles se trouvant en dehors du fuseau de la DUP.

APPORTS DU MAÎTRE D'OUVRAGE

La DREAL Grand Est a pu présenter des schémas du tracé de l'autoroute et du tunnel à travers une présentation plus précise, mettant en évidence l'emplacement des têtes de tunnel ainsi que les dispositifs de protection acoustique. Elle a également précisé que, l'inclusion des parcelles situées au-dessus du tunnel dans la zone de la DUP, visent à permettre l'acquisition des parties souterraines que traversera le tunnel.

3.6 FAMECK

Pas de questions ou d'avis sur l'objet de la concertation MECDU, que ce soit lors des permanences, sur la plateforme de contribution en ligne ou dans les registres papiers disponibles en mairies.

3.7 RICHEMONT

Une incompréhension sur la suppression d'éléments végétaux à protéger

La permanence organisée à la mairie de Richemont a mobilisé peu de participants. Les discussions se sont principalement concentrées sur l'aménagement final de la partie nord du projet A31bis, au niveau de la commune de Richemont, ainsi que sur les raisons justifiant la suppression des éléments végétaux à protéger autour de l'échangeur de Richemont.

APPORTS DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le maître d'ouvrage a expliqué que la suppression des éléments végétaux à protéger vise à permettre la réalisation, si nécessaire, d'aménagements sur l'échangeur de Richemont.

Une vigilance du SCoTAM sur la prise en compte des mesures ERC

Le Syndicat mixte du SCoT de l'Agglomération Messine (SCoTAM) a, dans sa contribution, rappelé que le projet A31bis est reconnu dans le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) comme visant à « améliorer les conditions de circulation et de sécurité sur l'A31 » et « constitue une opportunité pour engager des expérimentations de covoiturage et de transport collectif ». De plus, le SCoTAM a souligné la nécessité de veiller au respect du principe ERC (Éviter, Réduire, Compenser) lors des modifications inévitables touchant les zones agricoles, naturelles et humides, rappelant certains objectifs du DOO qui doivent être pris en compte (cf. contribution en annexe).

A31 Bis Au cœur du sillon lorrain Bilan de la concertation publique relative à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU)

APPORTS DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les impacts sur les milieux agricoles et naturels (habitats, faune, flore, zones humides, cours d'eau, etc.) seront détaillés dans l'étude d'impact du projet A31bis qui sera rendue publique lors de l'enquête publique portant sur l'utilité publique du projet, le classement administratif des voies autoroutières créées et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme. La démarche « éviter, réduire, compenser » (ERC) sera appliquée dans le cadre du projet. Les impacts ont été, dans un premier temps, évités, en redéfinissant les caractéristiques du projet dès sa conception, pour éviter d'altérer des zones humides et des habitats dès que cela était possible. En complément, des mesures de réduction seront mises en place en phase travaux et des mesures compensatoires seront proposées pour les impacts résiduels, après application de mesures d'évitement et de réduction. Plusieurs sites de compensation ont d'ores et déjà été envisagés et sont prévus d'être intégrés dans le fuseau de DUP.

3.8 UN MANQUE DE COMMUNICATION SUR LA CONCERTATION MECDU SOULIGNÉ

Lors des permanences, certains participants ont déploré un manque de communication des services de l'État au sujet de la concertation MECDU. De plus, un contributeur a souligné un manque d'informations disponibles pour le public.

Extrait d'une contribution

« Comment peut-on organiser une réunion de « concertation » sans être en mesure d'apporter tous les éléments nécessaires au bon déroulement d'une « concertation » ? » (Q-18 sur le site internet).

APPORTS DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le maître d'ouvrage a rappelé que l'annonce de cette phase de concertation avait été relayée via des encarts publicitaires dans plusieurs journaux : l'hebdomadaire La Semaine et le quotidien Le Républicain Lorrain. Quatre publications, à des dates différentes, ont également été réalisées sur les réseaux sociaux du projet A31bis (Facebook, Instagram et X) afin d'annoncer la concertation, de rappeler les modalités d'information et de participation, notamment les dates des permanences, et inviter le public à participer. De plus, des rubriques spécifiques ont été ajoutées sur les sites internet du projet (https://www.a31bis.fr/fr/) et de la préfecture (https://www.moselle.gouv.fr/).

Enfin, le maître d'ouvrage a précisé qu'en amont de l'enquête publique, une réunion publique sera organisée pour une première présentation des études menées se rapportant aux impacts du projet. Elle sera l'occasion de présenter des plans plus précis du tronçon, afin de répondre aux interrogations soulevées.

PARTIE 4

LES ENSEIGNEMENTS DU MAÎTRE D'OUVRAGE À L'ISSUE DE LA CONCERTATION

1. Poursuivre le dialogue sur le projet avec les acteurs du territoire, en particulier en se concertant avec les communes et les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) sur l'ajustement du fuseau de DUP.

Une collaboration étroite va se poursuivre avec les EPCI et les communes concernant l'ajustement précis du fuseau de DUP et la maîtrise des impacts sur les différentes communes concernées par le projet.

De plus, en amont de l'enquête publique, une nouvelle réunion publique de concertation sera organisée. Un dispositif d'annonce de cette réunion sera déployé sur le territoire.

L'enquête publique unique, organisée en 2025, sera également une nouvelle phase de participation qui permettra au public de donner son avis et poser des questions en s'appuyant sur le dossier d'enquête qui sera mis à disposition.

2. Préciser la justification des modifications des plans locaux d'urbanisme (PLU) au regard des aménagements prévus dans la suite de la procédure.

Plusieurs contributeurs ont souhaité avoir des précisions sur les raisons justifiant les modifications des plans locaux d'urbanisme (PLU) au regard des aménagements prévus dans la suite de la procédure. **La nature des aménagements qui amènent à modifier les PLU fera donc l'objet d'une justification plus précise dans le dossier d'enquête publique, notamment pour répondre aux enjeux soulevés lors de la concertation.**

Il convient de rappeler toutefois que les changements apportés aux plans de zonage des PLU sont indispensables pour permettre la réalisation du secteur Nord du projet A31bis. Cela implique le déclassement d'espaces boisés pour agrandir la plateforme autoroutière de quelques mètres. Le fuseau de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) est généralement plus large que l'aménagement définitif. Le déclassement de ces espaces boisés n'entraînera pas de défrichements au-delà de ce qui est strictement nécessaire pour le projet. Enfin, l'étendue de la zone concernée par ce déclassement s'explique également par la future mise en place de mesures de compensation environnementale ; ces dernières n'impliqueront pas de déboisements.

À ce stade du projet, les mesures de réduction et de compensation suivantes nécessitent une adaptation des PLU :

- Zoufftgen : mise en place d'îlots de sénescence[1] et création d'une mare forestière au niveau de la frontière à l'ouest de l'A31.
- Thionville : mise en place d'îlots de sénescence au nord de la commune de part et d'autre de l'A31
- Terville : mise en place d'îlots de sénescence au-delà des emprises de la future bretelle de desserte du réseau local.
- Florange : création de milieux boisés et de milieux ouverts.
- Fameck : création de milieux boisés, de milieux ouverts, de zones humides, restauration de milieux, reconversion en prairie humide, restauration de ripisylves et amélioration du corridor écologique à divers endroits à l'ouest du futur échangeur de Sainte-Agathe.
- Richemont : création de boisements alluviaux, de milieux humides, de milieux semi-ouverts prairiaux et de haies dans les zones identifiées au-delà des emprises de l'échangeur A30/A31 de Richemont.

1 En forêt, un « îlot de sénescence » est une zone volontairement abandonnée à une évolution spontanée de la nature jusqu'à l'effondrement complet des arbres et reprise du cycle sylvigénétique.

3. L'importance pour le public rencontré des aspects relatifs à la protection des nuisances et un besoin de poursuite de l'information sur ce sujet

La question des impacts précis du tracé et de la gestion des nuisances a été évoquée à plusieurs reprises au cours de la concertation sur la MECDU. Le public a de nombreuses attentes sur la prise en compte de ces nuisances sur l'ensemble du tracé de l'A31bis et les mesures permettant d'éviter, de réduire voire de compenser les impacts sur le milieu naturel, qui seront mises en œuvre.

Le dossier d'enquête publique, en particulier l'étude d'impact, présentera en détail les impacts du projet et les mesures qui seront mises en œuvre pour éviter-réduire-compenser ces impacts. Ce dossier sera mis à disposition du public pendant toute la phase d'enquête publique, qui aura lieu en 2025. Cette nouvelle phase de participation permettra au public de donner son avis et de poser des questions.

De plus, en amont de l'enquête publique, une réunion publique sera organisée pour une première présentation des études menées se rapportant aux impacts du projet. Un dispositif d'annonce de cette réunion sera déployé sur le territoire.

Enfin, une lettre d'information concernant l'insertion du projet dans le secteur nord, portant notamment sur l'environnement sonore et les têtes de tunnel sera diffusée sur les 12 communes début 2025.

4. Préciser l'arrêté de prise en considération afin de donner de la visibilité aux acteurs institutionnels

L'arrêté préfectoral de prise en considération est une décision qui vise à éviter l'implantation de constructions, travaux ou installations susceptibles de compromettre ou de rendre plus onéreux le projet d'aménagement de l'A31bis.

Le préfet de la Moselle a pris de premiers arrêtés de prise en considération du projet A31bis en 2018 et 2019. Le périmètre couvert par cet arrêté comprenait les zones d'études élargies des différents fuseaux à l'étude (notamment F4 et F10).

Les collectivités rencontrées ont indiqué avoir besoin de visibilité sur les sujétions foncières qui persisteront en lien avec le projet A31bis.

L'État mettra à jour l'arrêté de prise en considération du secteur Nord du projet A31bis en ajustant son périmètre aux parcelles comprises dans le projet de fuseau d'utilité publique.

L'arrêté préfectoral comportera des plans délimitant des zones à l'intérieur desquelles un sursis à statuer pourra être opposé aux demandes d'autorisation d'urbanisme.

5. Une majorité des contributions dépasse l'objet propre de la concertation MECDU

Dans le cadre de cette concertation MECDU, une grande partie du public ne semble pas avoir cerné l'objet de cette concertation contrairement à la concertation préalable sur le secteur Nord du projet A31bis en 2022-2023. Peu de contributions concernent la modification des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des sept communes du secteur Nord. Les participants se sont concentrés sur l'opportunité du projet A31bis et sur ces impacts.

Pour rappel, toutes les informations relatives aux impacts du projet seront précisées dans le dossier d'enquête publique, qui sera présenté lors d'une réunion publique avant l'ouverture de l'enquête, puis tout au long de celle-ci.

A31 Bis Au cœur du sillon lorrain Bilan de la concertation publique relative à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU)

ANNEXES

Les annexes sont disponibles sur le site internet a31bis.fr

- Annexe 1 : Le dossier de la concertation MECDU
- Annexe 2 : Les contributions déposées dans les registres papier
- Annexe 3 : Les contributions déposées en ligne

DREAL Grand-Est - Décembre 2024 - Conception-réalisation **parimage**

PRÉFET
DE LA MOSELLE
Liberté
Égalité
Fraternité

PIÈCE K.13

13. 4ème Rapport intermédiaire de la concertation continue sur le projet A31bis de février 2024 à mars 2026, établi par les garants désignés par la CNDP le 16 mars 2026.

4ème Rapport intermédiaire de la concertation continue

A 31 Bis

Concertation continue

Février 2024- mars 2026

Luc Martin

Jean-Michel Stievenard

Garants désignés par la CNDP

Rapport remis le 16 mars 2026

commission nationale du débat public

Sommaire

Sommaire 3
Préambule 4
Les dates clés de la concertation sous l'égide de la CNDP 4
La mission des garants 5
Fiche d'identité du projet 5
Maitre d'ouvrage : 5
Contexte du projet : 6
Localisation du projet : 7
Avancement du projet : 8
Secteur Sud : 8
Secteur Centre : 9
Secteur Nord 9
Annexe 1 Décision du ministre des Transports du 5 janvier 2024 14
Annexe 2 Lettre d'information janvier 2026 19
Annexe 3 perspective de calendrier 24

Préambule

A la suite du débat public de 2015 et de la concertation intermédiaire de 2018 sur le projet d'autoroute A31 bis, le ministère des Transports, maître d'ouvrage du projet, a décidé de le poursuivre. Dans ce cadre, la participation et l'information du public se doit d'être continue. La Commission nationale du débat public a chargé Jean-Michel Stievenard, dans un premier temps, puis Luc Martin en tant que co-garant, dans un second temps, de suivre cette nouvelle phase de concertation continue jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du tronçon nord.

Le présent document constitue le rapport intermédiaire n°4 des garants couvrant la période qui s'est déroulée de février 2024 à mars 2026, soit entre la fin d'une phase publique de concertation et l'ouverture de l'enquête d'utilité publique du tronçon Nord. Il prend en compte la totalité du projet A31bis dans son ensemble.
Il constitue par ailleurs le rapport final de la concertation continue sur la partie nord du projet. Il sera versé comme tel au dossier de l'enquête publique. Il rend compte en toute neutralité et transparence de la poursuite de la concertation durant cette phase et indique les préconisations des garants pour la suite de la concertation continue des parties Centre et des parties Sud du projet.

Les dates clés de la concertation sous l'égide de la CNDP

- Après un premier débat sur un projet d'A32 dans les années quatre-vingt, le projet de l'A31 bis a fait l'objet d'un débat public sous la responsabilité d'une Commission Particulière du Débat Public (CPDP) [15 avril 2015 - 30 septembre 2015]. Ce projet mis au débat public concerne alors la traversée de l'ensemble de la Lorraine. De la frontière luxembourgeoise jusqu'au péage de Gye, au sud de Toul
- Remise du rapport du débat public par la CPDP le 13 novembre 2015
- Lettre de la ministre de l'Environnement, de l'énergie et de la mer du 12 février 2016 indiquant que l'Etat donne son accord de principe à l'aménagement progressif d'une autoroute A31 bis en Lorraine et que le projet s'articulera sur trois points : le barreau sud Toul-Dieulouard, la traversée de Florange ou pas, et les parties éventuellement payantes.…
- Désignation du premier garant Jean Michel Stievenard le 6 avril 2016 pour la phase d'information et de participation du public « jusqu'au dépôt du dossier d'enquête publique »
- Concertation publique intermédiaire de novembre 2018 à février 2019 portant sur 2 tronçons : le barreau sud d'une part et le tronçon Nord d'autre part
- Rapport du garant sur la concertation intermédiaire le 10 avril 2019
- Décision de la CNDP le 7 mai 2019 de poursuivre la concertation continue
- Lettre de la ministre Madame Borne le 28 juin 2019 proposant une approche adaptée pour chacun des trois secteurs considérant que chacun avait ses enjeux propres et sa temporalité.
- Désignation d'un deuxième garant, Luc Martin, 6 octobre 2021
- Du 21 novembre 2022 au 3 février 2023, séquence de concertation sur le secteur nord du projet A31 Bis ; 4 propositions sont faites pour la traversée de Florange
- Rapport des garants le 28 février 2023 sur la concertation de ce secteur Nord
- Décision du ministre délégué chargé des transports visant à poursuivre le projet du secteur nord le 5 janvier 2024
- Une nouvelle saisine a été réalisée en 2024 et a donné lieu à une décision de la CNDP le 2 mai 2024, dont voici les points essentiels :

Article 1er

La concertation avec le public n'est pas relancée sur le secteur Nord du projet d'A31 bis qui n'a pas été substantiellement modifié. Il y a lieu de poursuivre la concertation assurant la bonne information et la participation du public jusqu'à l'enquête publique avec les garants précédemment désignés sur le secteur Nord du projet d'autoroute A31 bis soumis à la prochaine enquête publique.

Article 2

Cette décision ne s'applique pas pour les autres tronçons Centre et Sud du projet d'autoroute A31 bis, qui devront faire l'objet d'une nouvelle saisine préalablement aux futures enquêtes publiques. Il y a lieu de poursuivre la concertation assurant la bonne information et la participation du public jusqu'aux enquêtes publiques sur ces tronçons avec les garants précédemment désignés.

La mission des garants

La Commission nationale du débat public (CNDP) est une institution indépendante du gouvernement, chargée de défendre le droit individuel de participer et d'être informé sur des projets ayant des impacts sur l'environnement. Afin de veiller au bon respect de ce droit, elle désigne une ou plusieurs personnes neutres au regard du projet et indépendantes à l'égard de toute personne (maître d'ouvrage, parties prenantes, etc.) Leur rôle est de garantir la qualité des démarches de concertation mises en place par le porteur de projet.

Tout au long de sa mission, les garants veillent à la transparence, la sincérité et l'intelligibilité des informations transmises au public, à traiter de manière équivalente chaque argument quel que soit son origine (expert, responsable du projet, citoyen, élu, etc.) et à inclure tous les publics, en particulier les plus éloignés de la décision.

Dans le cadre de la concertation continue, les garants s'assurent que :

- Les recommandations des garants et les engagements du maître d'ouvrage issus du débat public soient bien pris en compte
- Les conditions d'un dialogue entre tous les publics soient réunies et à ce que le responsable du projet apporte des réponses aux arguments et interrogations du public
- Les évolutions du projet et l'ensemble des études et des expertises soient transmises de manière intelligible et complète au public, puis fassent l'objet d'échanges

Fiche d'identité du projet

Maitre d'ouvrage :

Ce projet d'intérêt national est piloté par l'Etat et plus particulièrement par le ministre délégué auprès du ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, chargé des Transports. Il est instruit par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL Grand Est), service déconcentré de l'État.

Jusqu'au premier janvier 2025 l'Etat était seul maître d'ouvrage de ce projet (MOA). A partir de cette date et compte tenu de la loi 3DS, l'Etat n'est plus MOA que du secteur Nord (sous l'autorité du préfet de la Moselle). la Région Grand Est est MOA des opérations sur les autres secteurs, dans un cadre collectif permis par la création d'un GIP Groupement d'Intérêt Public Grand Nancy Sud 54- Mobilités. pour le Sud.

Contexte du projet :

L'autoroute A31 dans sa partie non concédée relie, sur 115 km, le péage de Gye (54) à la frontière luxembourgeoise (57). Elle joue un rôle majeur dans les déplacements quotidiens de milliers de Lorrains. L'autoroute A31 a aussi une fonction majeure pour l'échange de marchandises, à une échelle européenne. La part du trafic de transit sur la partie nord de l'A31, tous véhicules confondus, varie entre 15 % et 25 % (Source : Cerema) et elle est particulièrement élevée au nord de Thionville. Sur ce secteur, 70 % des poids lourds sont en transit. La transformation de cette infrastructure est donc envisagée pour atteindre un triple objectif.

- Réduire la congestion de l'A31 en améliorant les conditions de circulation
- Améliorer la sécurité des usagers et des agents
- Accompagner le développement économique et les échanges

Pendant cette concertation au long cours (10 ans), le paysage institutionnel a fortement évolué, entrainant un changement des interlocuteurs du projet.

- Création de la région Grand-Est au 1er janvier 2016 et prise en compte du projet par le Conseil régional de la nouvelle région, d'une part, et par le, préfet de Région, d'autre part.
- Développement de l'offre ferroviaire : Dans le cadre du protocole d'accord de 2018 et de son avenant de 2021, l'enveloppe franco-luxembourgeoise dédiée aux projets cofinancés en France a atteint 460 millions d'euros
- Prise en charge du réseau autoroutier par la région Grand Est (1er janvier 2025) et mise en place envisagée d'une Ecotaxe

Pendant cette décennie, l'intrication économique entre le Luxembourg et la Moselle s'est considérablement développée rendant plus nombreux les déplacements quotidiens vers et en provenance du Luxembourg et nécessitant ainsi une réponse en termes de mobilité selon le porteur de projet.

Si le projet A31 bis, déposé en 2015, était une réponse strictement autoroutière à cette problématique de mobilité, les échanges, du débat public puis de la concertation continue post débat public – incluant 2 phases de consultations publiques – ont augmenté la prise de conscience aigüe de la nécessité d'une réponse multimodale.

- Organisation d'un « Grenelle de la mobilité », associant l'ensemble des acteurs de la mobilité en novembre 2021, en réponse aux interrogations de la première phase (cf. Livre Blanc des mobilités)
- En matière ferroviaire notamment des décisions sont d'ores et déjà actées pour augmenter la capacité ferroviaire et offrir sur l'axe Metz Luxembourg, 22.500 places assises à l'horizon 2030, contre 9.000 places actuellement en heure de pointe.

Le maitre d'ouvrage estime que malgré tous les efforts nécessaires sur les autres modes de transport, l'augmentation de la capacité autoroutière reste nécessaire.

.

Localisation du projet :

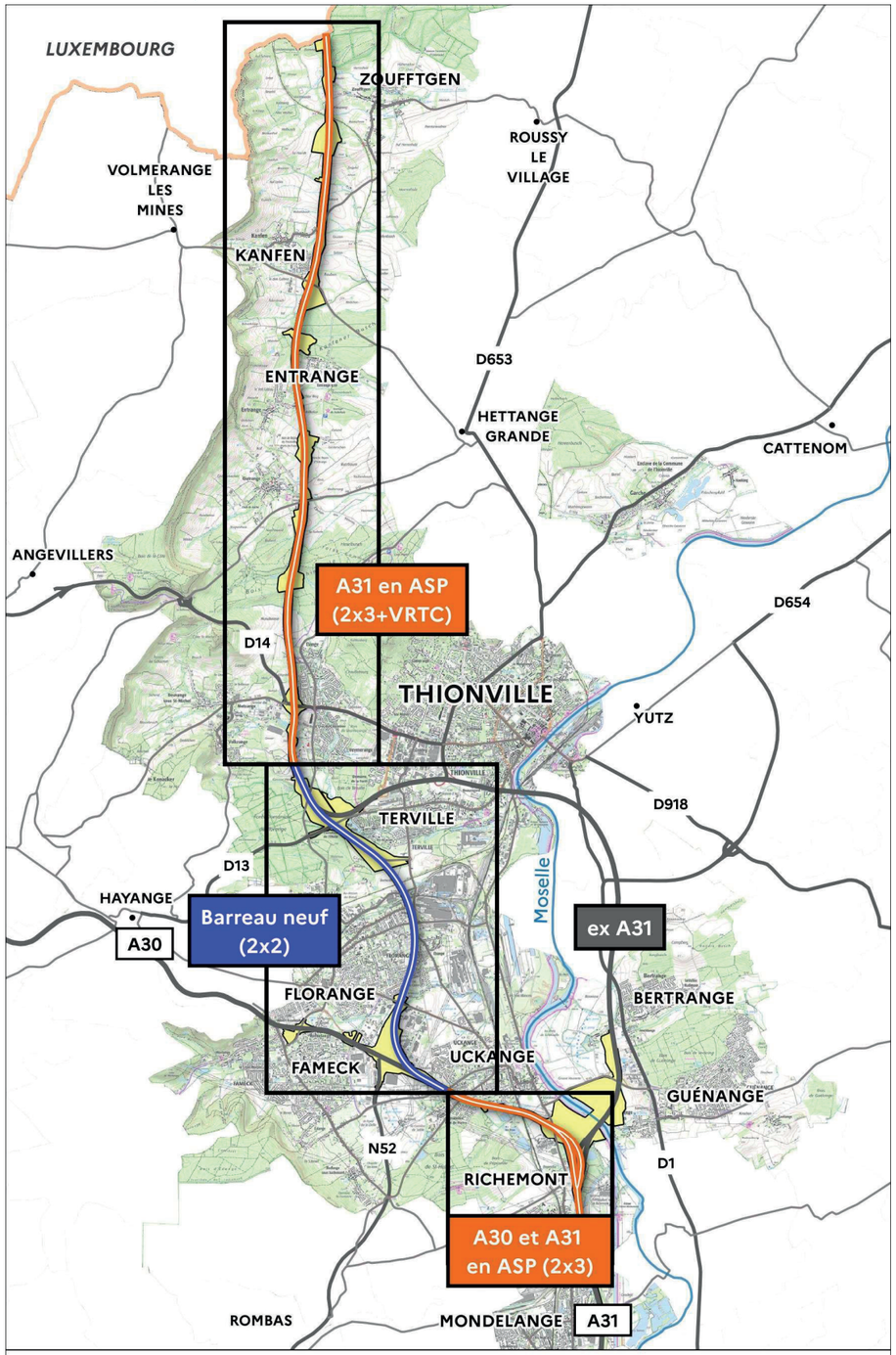


Figure 1 Vue d'ensemble du projet A31 bis *source : DREAL Grand-Est*

Avancement du projet :

Selon les projections du maitre d'ouvrage (DREAL Grand-Est), les besoins de déplacements ne cessent d'augmenter tout au long du sillon lorrain (CF Tableau de bord des mobilités). Les projections modélisées dans le cadre du projet A31 bis confirment que cette dynamique, portée par les échanges transfrontaliers, est appelée à se renforcer durablement à l'horizon 2035. L'objectif poursuivi par l'Etat et les collectivités locales est de développer des solutions face à cet enjeu de mobilité sur un axe majeur de la région Grand Est. La stratégie mise en place dans ce contexte est forcément multimodale, prenant ainsi en compte le développement de l'ensemble des modes de transports. Il s'agit d'améliorer la qualité de vie des habitants en facilitant les déplacements dans le sillon lorrain, entre le bassin nancéien et la frontière luxembourgeoise ; de contribuer au développement économique du territoire et d'agir pour répondre aux impératifs climatiques et environnementaux.

Dans ce cadre l'A31, infrastructure de transport la plus utilisée dans le sillon lorrain, connaît des conditions de circulation dégradées du fait de l'importance du trafic. Ses caractéristiques autoroutières sont dépassées et elles ne répondent plus aux normes environnementales d'aujourd'hui. Son aménagement vise à la mettre aux normes et à satisfaire les besoins actuels et futurs de mobilités en complément du renforcement des réseaux ferroviaires et fluviaux qui ne peuvent, à eux seuls, répondre à ces besoins selon le porteur de projet. Le projet A31 bis est d'abord un projet global A31bis qui vise à améliorer les mobilités du quotidien en réduisant la congestion, en améliorant les conditions de circulation et la sécurité des usagers.

Dans la pratique le projet peut être décomposé en trois parties couvrant chaque secteur de l'A31 actuelle. Les attentes particulières pour chaque secteur et les modalités de réalisation des réponses en font trois projets juxtaposés.

Secteur Sud :

L'abandon des solutions proposées au débat public (nouveau barreau ou élargissement sur place) a généré une « démarche partenariale et multimodale relative à la saturation autoroutière sur le bassin de Nancy (A31-A33) ». Le maitre d'ouvrage estime qu'en l'absence de projet élaboré aucune démarche de concertation continue ne peut être proposée à ce jour.

Un nouveau comité de pilotage de la démarche partenariale et multimodale relative à la saturation autoroutière sur le bassin de vie de Nancy (A31-A330-A33) a été réuni le 5 juillet 2023 en l'absence des garants et des représentants des associations. Il a débouché sur la création d'un GIP dénommé Groupement d'Intérêt Public Grand Nancy Sud 54.

Ce GIP a vocation à coordonner les interventions sur les infrastructures autoroutières en application de la commande ministérielle du 28 juin 2019. Il associe les représentants de l'Etat, les collectivités territoriales du secteur. A la suite de la création du GIP, les garants et les associations environnementales ont été associées aux travaux du GIP.

Lors de la réunion du GIP du 22 décembre 2023 les garants de la CNDP ont rappelé la nécessité de continuer à poursuivre le processus de concertation avec l'ensemble des publics du secteur Sud. Cette démarche de concertation était un mandat donné à l'administration. Elle doit s'imposer également au nouveau maître d'ouvrage et au GIP porteur de cette réflexion. Il y aurait lieu d'en redéfinir les modalités et d'en rechercher les acteurs associatifs concernés. Il s'avère nécessaire de redéfinir le périmètre de la concertation compte tenu du changement d'envergure du projet et du changement de Maitre d'ouvrage.

Secteur Centre :

Le maître d'ouvrage a poursuivi les études sur la partie de l'ouvrage relative au secteur centre. Une réunion des parties prenantes a été organisée le 29 octobre 2022 présidée par les deux préfets de Meurthe et Moselle et de Moselle.

À partir du 1er janvier 2025 la région Grand Est, après avoir repris la gestion de 525 kilomètres du réseau routier, a pris la décision d'investir dans des projets structurants. L'élargissement de l'A31 à 2×3 voies sur toute la portion entre Metz et Nancy a été classée comme priorité. « Nous avons inscrit un million d'euros dès cette année pour mener à bien les études nécessaires », explique Thibaud PHILIPPS, vice-président de la région Grand Est et délégué aux transports et à la mobilité durable. « L'objectif est que les travaux soient achevés à l'horizon 2030 » précise-t-il. (Journal l'Est Républicain du 16 janvier 2025) Le chantier est estimé à 300 millions d'euros.

Sur cette section « Centre », l'élargissement de l'A31 ne devrait, a priori, pas poser de défis techniques complexes : le terre-plein central, suffisamment large, permet une extension relativement simple, et les ouvrages d'art existants ont été conçus pour accueillir une voie supplémentaire, qui sera probablement dédiée au covoiturage et aux transports en communs. La région envisage de réaménager l'autoroute en y intégrant de nouveaux dispositifs de protection environnementale et des murs anti-bruit, demandés par de nombreux riverains.

La région Grand Est déclare « qu'après les études préliminaires viendra la phase de concertation publique. Les travaux entre Bouxières-aux-Dames (Meurthe-et-Moselle) et Augny (Moselle) pourraient se terminer en 2030 ».

Pour financer les futures infrastructures, le Grand Est mise sur une éco-redevance poids lourds qui pourrait générer un milliard de recettes d'ici 2035.

Des emprises foncières seront nécessaires pour améliorer les connexions de l'autoroute et améliorer la mise aux normes environnementales. Les garants recommandent qu'un programme d'information et de participation du public soit élaboré préalablement à la définition et au démarrage des travaux.

Secteur Nord

La phase de concertation menée en 2022-2023 concernant le secteur Nord, menée à la suite de la phase de concertation post-débat public de 2018-2019, a rappelé l'urgence à agir sur ce secteur. Deux, puis quatre variantes de tracé ont été étudiées pour le contournement de Thionville. L'avis du public était nécessaire afin d'éclairer l'Etat sur le choix de la variante préférentielle à retenir, en vue de la poursuite des études visant à préparer le dossier qui sera soumis à l'enquête d'utilité publique. C'est pourquoi une nouvelle concertation publique a été organisée sur ce secteur entre novembre 2022 et février 2023.

À l'issue d'une phase de concertation particulièrement dense, le projet a traversé une période de ralentissement de la dynamique territoriale. Ce cycle a été marqué par une phase d'incertitude prolongée, dans l'attente de l'arbitrage ministériel décisif.

En effet, la décision du Maître d'Ouvrage (l'État), fixant les orientations pour la suite de l'opération, n'est intervenue que 11 mois après la remise du rapport des garants de la concertation (période 2022-2023). Ce délai de latence a momentanément suspendu les échanges actifs avec le public et les acteurs locaux, avant la reprise des études opérationnelles.

Par décision du ministre des Transports du 5 janvier 2024 **(voir annexe 1)**, la variante N° 4 dite « variante en tunnel profond » a été retenue. Le préfet de département l'a rendu publique le 20 février 2024. Le 21 février, un Comité de pilotage sur le secteur Nord, réunissant les élus ainsi que les

représentants des associations ayant participé à la concertation, a rendu compte de la décision ministérielle.

Par la suite la DREAL a mobilisé son énergie dans les années 2024 et 2025 pour la préparation du dossier de l'enquête d'utilité publique (5 500 pages environ).

Cette phase a été marquée par un certain nombre de consultations obligatoires, toutes en dehors du périmètre des garants de la concertation continue.

- Concertation publique sur le MECDU permettant la mise en comptabilité des documents d'urbanisme
- Concertation avec les administrations nationales et locales
- Consultation des élus locaux
- Consultation de l'Autorité environnementale : Avis de l'Autorité Environnementale

Pendant toute cette période le maître d'ouvrage a fait valoir le caractère très provisoire de ses documents qui, selon lui, interdisait toute communication publique qui aurait pu fragiliser juridiquement le dossier.

Le 28 novembre 2025, le comité de pilotage a clôturé la phase de concertation du projet A31 Bis, marquant le passage vers l'enquête publique. Alors que majoritairement les élu.e.s rappellent l'intérêt du projet pour la mobilité, sous réserve d'aménagements techniques (prolongement du tunnel, protections phoniques), les associations et collectifs alertent sur les nuisances environnementales et réclament davantage de transparence dans les études préalables ainsi que des études plus poussées des alternatives écologiques.

A la suite de ces rencontres, le Préfet s'est engagé :

- à ouvrir la possibilité d'organisation de réunions bilatérales avec les associations qui en feraient la demande en vue de permettre la prise de connaissance des dernières évolutions du projet avant la phase de l'enquête d'utilité publique.
- à augmenter le temps de cette enquête publique (2 mois au lieu du minimum légal de 1 mois) et à lui adjoindre des réunions publiques.
- à accepter de diffuser des documents avant l'enquête publique. Toutefois le maitre d'ouvrage n'a pas donné suite à cette proposition des deux garants.
- à obtenir des réponses du ministère sur la préoccupation des entreprises susceptibles d'être impactées par l'émergence du tunnel.

Concertation en 2026 :

Réunions bilatérales avec les associations

Conformément à l'engagement du préfet lors du comité de pilotage du 28 novembre 2025, des échanges de travail se sont tenus avec les associations ou collectifs demandeurs avec la DREAL et les garants de la CNDP. Ces échanges bilatéraux se sont tenus en sous-préfecture de Thionville, à la demande du collectif d'Uckange « NON à l'A31 bis-Uckange et environs » d'une part, et de celui de « Terville » d'autre part.

Echange du 28 janvier avec le collectif «« NON à l'A31 bis-Uckange et environs »

A cette occasion les membres du collectif ont pu être informés de l'avancement du projet et ont signalé leurs principaux arguments et interrogations liés aux nuisances de l'élargissement de l'A30 dans la traversée d'Uckange. La configuration du mur anti-bruit devant être selon eux davantage précisé.

Echange du 3 février avec le collectif de Terville

Face au maître d'ouvrage, le collectif a rappelé sa revendication de l'élargissement du parcours en tranchée couverte. Il a souligné l'importance de l'emprise foncière de l'échangeur de l'Etoile, dans son nouveau dessin. Il s'est interrogé sur la cohabitation du nouveau tronçon avec celui de la départementale D653 Les participants se sont promis de poser ces revendications lors de l'enquete d'utilité publique

Lettre d'information

En parallèle le maître d'ouvrage, après avoir diffusé une lettre d'information N°4 en janvier 2024, a diffusé la lettre d'information numéro 5 (voir Annexe 2). Une diffusion accessible en ligne sur le site du projet et dépôt de quelques dizaines d'exemplaires en version papier dans les mairies. Les garants ont regretté cette diffusion trop restreinte.

En conclusion d'un débat au long cours

Le débat public, puis les différentes étapes de la concertation continue, ont fait évoluer fortement le projet :

- La traversée de Florange, initialement prévue au niveau du sol est aujourd'hui proposée en tunnel profond (sur une longueur de 2,2 kilomètres) au prix d'un renchérissement du coût de revient de l'opération qui sera répercuté sur le coût du péage.
- Les tracés nécessitant de nombreuses expropriations et démolitions de domiciles privés ont été abandonnés.

Toutefois quelques conséquences environnementales nouvelles apparaissent en fin de processus de concertation. N'ayant pas fait l'objet de débats, donc de recherche de solutions alternatives, elles continuent d'être des sujets de controverse susceptibles de réapparaître à d'autres étapes du projet.

- Les volumes de déblais/ remblais à manipuler et à transporter
- Les aspects soulignés soigneusement par l'autorité environnementale : sur le bruit, l'air, l'eau…
- L'instauration d'un péage dont les conséquences sur les comportements des automobilistes et leurs conduites d'évitement sont pointées mais ne font pas, à ce jour, l'objet d'un traitement abouti car les stratégies d'évitement par les automobilistes seront fonction des modalités de péage qui seront définis ultérieurement par le concessionnaire.
- La proximité du domaine de Betange, dont l'importance a été révélée lors du débat public, reste une problématique à prendre en compte. Si, à l'origine, la simple préservation de « l'allée des marronniers » était en cause, c'est aujourd'hui l'importance patrimoniale du château et de son site qui ont été soulignés, ainsi que son apport à l'équilibre de la biodiversité. A l'origine, préoccupation propre aux propriétaires du château, elle est maintenant partagée par plusieurs associations en capacité d'une mobilisation ultérieure.
- « L'échangeur de l'étoile » dans la partie nord du projet a été fortement complexifiée pour répondre à de nouvelles fonctionnalités réclamées lors du débat. Il se révèle aujourd'hui coûteux en matière foncière.

Certains aspects du projet ont été peu mis en valeur pendant le débat et donc restent à l'état de problématiques susceptibles d'apparaitre ultérieurement :

- La traversée d'Uckange par l'A30, partie intrinsèque du projet. Si elle aura pour conséquence d'améliorer les conditions de vie des riverains de cette commune, elle crée de nouvelles contraintes qui ne sont pas apparues à ce jour mais qui pourraient émerger au fur et à mesure dans des étapes ultérieures du projet puis de sa réalisation
- Le covoiturage est encore en option alors que son respect est essentiel dans l'acceptabilité du projet.

- La proximité entre l'A31 bis et la départementale D653 à la sortie de Florange et à Terville
- Le déclassement du tracé actuel de l'A31 passant au centre de Thionville, après la mise en service de l'A31Bis.

Des interrogations qui ne peuvent être endossées seulement par le projet A31 bis

Si le projet vise à répondre à la problématique réelle de la mobilité dans la partie nord de la Lorraine, il a été établi que la réponse autoroutière était un des éléments seulement de la réponse. Le développement des autres formes de mobilités porte une autre partie de la réponse

- Ferroviaire avec le développement de l'offre et celui d'un réseau de parkings d'accès
- Covoiturage et son réseau d'aires de covoiturage
- Transports en commun par cars et bus rendus plus rapides par la création d'une voie dédiée

Comme l'ont demandé les associations à plusieurs reprises, il conviendrait de continuer à faire vivre la réflexion sur ces autres aspects et de permettre le débat sur le rythme de leur développement en mettant en place un comité de suivi.

Recommandations et suggestions au maître d'ouvrage

L'information et la participation du public devront être assurées dans les nombreuses étapes ultérieures :

- Choix du concessionnaire sur la base d'un cahier des charges à établir.
- Réponse technique du concessionnaire choisi qui devrait déterminer le profil exact du projet et les modalités réelles de la réalisation de l'ouvrage.
- L'adéquation de la réponse technique avec les enseignements tirés de la concertation.
- La gestion du chantier dans son calendrier et ses modalités

1. Recommandations sur la Gouvernance et le Dialogue

Création d'un Comité de Suivi Multi-acteurs pour le secteur Nord : Les garants préconisent d'instaurer une structure pérenne pour maintenir le dialogue entre l'État, les collectivités, les associations et les riverains, au-delà de la simple phase d'enquête publique. Cette cellule spécifique pourrait gérer les échanges, avec l'appui éventuel d'un tiers garant pour assurer la neutralité. Il reviendrait au Maître d'ouvrage de décider de cette procédure et de la mettre en place en sollicitant éventuellement la liste nationale des garants de la Cndp.

Redéfinition de la concertation pour le Secteur Sud : Suite au changement de maître d'ouvrage (passage au GIP Grand Nancy Sud 54), il est recommandé de redéfinir le périmètre et les acteurs associatifs pour ne pas rompre le dialogue engagé depuis 2015.

Redéfinition de la concertation pour le Secteur Centre : À la suite du changement de maître d'ouvrage, avant tout démarrage de travaux sur la section Metz-Nancy, un programme structuré de participation du public doit être élaboré.

2. Recommandations sur la Communication et la Transparence

Assurer la transparence des informations sur la poursuite du projet sous la surveillance du comité de suivi.

Diversifier les supports de communication : Les garants jugent la diffusion numérique insuffisante. Ils préconisent un usage mixte avec les formats physiques (lettres d'information papier) plus accessibles dans les mairies et pour les publics éloignés du numérique.

Dialogue sur les choix techniques du futur concessionnaire : Une fois le concessionnaire choisi, ses réponses techniques (profil exact du projet, modalités de réalisation) devront faire l'objet d'échanges avec le public pour vérifier l'adéquation avec les acquis de la concertation.

3. Vigilances Techniques et Environnementales

Les garants ont identifié des "angles morts" ou des sujets de controverse qui nécessitent des approfondissements d'études :

Étude des stratégies d'évitement liées au péage : Le maître d'ouvrage doit affiner les modèles de trafic pour anticiper le report des automobilistes vers le réseau secondaire afin d'éviter le péage.

Plan de gestion des nuisances de chantier : Anticiper et concerter sur le calendrier et les modalités de travaux (bruit, poussière, flux de déblais/remblais).

Préservation du patrimoine et de la biodiversité : Une attention particulière est demandée pour le Domaine de Betange, dépassant la simple question de "l'allée des marronniers" pour englober l'ensemble du site.

Insertion urbaine à Uckange et Terville : Préciser les dispositifs de protection phonique (murs anti-bruit) et étudier la cohabitation avec le réseau routier local (D653).

4. Recommandation pour une Approche Multimodale Réelle

Coordination des calendriers : Ne pas traiter le projet routier isolément. Les garants insistent sur la nécessité de faire vivre la réflexion sur le ferroviaire (objectif 22 500 places en 2030), le covoiturage et les voies dédiées aux transports en commun, pour viser à la cohérence globale du projet.

Annexe 1 Décision du ministre des Transports du 5 janvier 2024

Décision ministérielle consécutive à la concertation conduite du 21 novembre 2022 au 3 février 2023 relative au projet d'aménagement autoroutier entre Richemont et la frontière luxembourgeoise

Le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports,

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 121-1 à L. 121-15 et R. 121-1 à R. 121-29 ;

Vu la décision de la Commission nationale du débat public (CNDP) du 3 décembre 2014 d'organiser un débat public sur le projet de liaison autoroutière A31 bis « au cœur du sillon Lorrain » ;

Vu la décision du 12 février 2016 consécutive au débat public relatif au projet de liaison autoroutière entre Gye et la frontière luxembourgeoise qui s'est tenu du 15 avril au 30 septembre 2015 ;

Vu la commande ministérielle du 28 juin 2019, publiée sur le site internet de la concertation publique (www.a31bis.fr), relative au projet A31 bis validant le bilan de la concertation menée du 13 novembre 2018 au 11 mars 2019 et les orientations de poursuite des études du projet ;

Vu la concertation qui s'est tenue du 21 novembre 2022 au 3 février 2023 sous l'égide de deux garants de la CNDP, et dont l'objectif principal était de recueillir l'avis du public sur les variantes de tracés de l'A31 bis sur le secteur nord entre Richemont et la frontière luxembourgeoise ;

Vu le bilan de la concertation établi par les garants et publié sur le site internet de la concertation publique (www.a31bis.fr) le 28 février 2023 ;

Vu le rapport du Conseil d'orientation des mobilités de décembre 2022 ;

Vu le protocole d'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers, signé à Paris le 20 mars 2018 ;

Considérant les trafics sur l'A31 au nord de Richemont, supérieurs à 90 000 véhicules par jour sur certaines sections dont une proportion importante de l'ordre de 10 à 15% de poids lourds, et la croissance des besoins de déplacements dans le nord lorrain ;

Considérant les phénomènes de congestion observés sur l'A31 aux heures de pointe, dans le sens sud-nord le matin et dans le sens nord-sud en soirée et les allongements de temps de parcours qui en découlent ;

Considérant que la concertation a permis de présenter en détail les opérations prévues afin d'améliorer la desserte ferroviaire et les transports en commun sur le territoire, qui sont coordonnés avec le Grand-Duché de Luxembourg et la région Grand Est ;

Considérant que l'aménagement de l'A31 entre Richemont et la frontière luxembourgeoise vise à répondre aux enjeux de mobilités en complément du développement des autres modes de transports, qui ne seront pas en mesure de répondre à eux seuls à la croissance attendue des flux de voyageurs et de marchandises sur le sillon lorrain ;

Considérant qu'un projet limité à l'élargissement de l'A31 au nord de Thionville aurait pour conséquence d'aggraver les situations de congestion sur l'A31 au nord et en traversée de Thionville ; que cet élargissement ne peut être dissocié de l'aménagement d'un contournement ;

Considérant que la concertation conduite du 21 novembre 2022 au 3 février 2023 avait pour objectif principal de recueillir l'avis du public sur l'état d'avancement des études concernant le secteur nord du projet A31 bis et notamment sur 4 variantes de projets de contournement de Thionville présentées dans les tracés des fuseaux F4, F5 et F10 ;

Considérant que le fuseau F5 traverse des zones urbanisée de Florange; que les variantes de ce fuseau sont associées à des impacts importants sur la forêt domaniale de Florange; que ces variantes traversent le site de l'ancienne cokerie de Serémange-Erzange entrainant des aléas importants en matière d'opérations de dépollution et des aléas sur le coût de l'opération et son délai de mise en œuvre, notamment dans l'hypothèse de la variante en tunnel profond, les pollutions des sols de la cokerie étant de nature à altérer la structure en béton d'un tunnel; que la réalisation de la variante en tunnel de surface se traduirait par la démolition de bâtiments d'habitation et d'infrastructures existantes à proximité du carrefour entre la rue de Verdun et la rue de Longwy;

Considérant qu'à la différence des fuseaux F4 et F5, la variante du fuseau F10 ne comporte pas de raccordement à l'autoroute A30 et ne permet donc pas de mieux desservir les vallées de l'Orne et de la Fensch et ne permet notamment pas de créer une liaison avec la VR52 ;

Considérant que la variante du fuseau F4 est de nature à garantir la meilleure réponse aux contraintes locales et à apporter des réponses adaptées aux différentes contraintes et ambitions exprimées pour la circulation, afin d'assurer des dessertes optimales tout en maîtrisant les impacts grâce au tunnel profond ;

Considérant que les projets sont susceptibles de générer des nuisances supplémentaires pour les zones urbanisées ; que la concertation a souligné que les habitations situées à proximité des têtes de tunnel projetées et de la section de l'A30 à élargir pour les variantes des fuseaux F4 et F5 devraient faire l'objet d'une attention particulière ; que les études ultérieures devront notamment quantifier les émissions de polluants atmosphériques du projet et définir des mesures de réduction et des modalités de suivi ;

Considérant que le raccordement de la variante de contournement à l'A30 à Fameck et à l'A31 au nord de Florange rend nécessaire le réaménagement de l'échangeur de Sainte Agathe et de celui de l'Etoile ; que la continuité entre la VR52 et la section neuve d'A31 bis d'une part, et le maintien des mouvements d'échanges entre le réseau local et l'A31 d'autre part, a constitué un point d'attention particulier pendant la concertation ; que de premières études ont été engagées pour faire évoluer le projet à ces endroits ;

Considérant qu'une attention particulière devra être accordée à l'insertion du projet dans le paysage à proximité du parc et du château de Bétange inscrits aux monuments historiques;

Considérant que la concertation a mis en avant le risque d'un report de trafic sur le réseau secondaire, notamment à proximité de la section de l'A31 au nord de Thionville, qui devra être réduit ;

Considérant que le projet devra préciser les choix de réaménagement de l'A31 en traversée de Thionville délestée des trafics de transit qui seront captés par le nouveau contournement ouest ;

Considérant que des études menées jusqu'à présent sur l'élargissement de l'A31 au nord de Thionville intègrent l'examen de la mise en place de voies réservées aux transports en commun sur l'espace habituellement dédié à la bande d'arrêt d'urgence ; que des attentes fortes se sont manifestées pendant la concertation en faveur de la mise en place, en plus de voies réservées aux transports en commun, de voies réservées au covoiturage en cohérence avec les aménagements prévus par le Grand-Duché de Luxembourg sur l'A3;

Considérant que la mise en concession, sans subvention d'équilibre, vise à permettre une réalisation rapide des travaux ; que les péages instaurés sur les sections de l'aménagement constituent la contrepartie d'une amélioration significative du niveau de service pour les usagers ;

Décide :

Article 1
La variante en tunnel du fuseau F4 est retenue pour l'aménagement du secteur nord d'A31 bis, compris entre la frontière luxembourgeoise et l'échangeur de Richemont. Le projet sera poursuivi dans l'hypothèse d'une mise en concession ne nécessitant pas de subvention publique. Il fera l'objet d'une démarche d'amélioration environnementale continue, afin de continuer à rechercher toute mesure permettant d'en réduire les impacts, tout en répondant au besoin de mobilité exprimé et reconnu.

Article 2
Les études seront poursuivies en vue de la déclaration d'utilité publique ultérieure. Ces études porteront sur :

- L'élargissement sur place à 2 x 3 voies de la section entre Thionville et la frontière luxembourgeoise;
- L'aménagement d'un barreau en tracé neuf, du contournement ouest de Thionville, selon la variante F4 ;
- L'élargissement sur place à 2 x 3 voies de l'A30 entre le Nœud de Richemont et la section neuve d'A31 bis, ainsi que le réaménagement du Nœud de Richemont.

Article 3
L'aménagement étudié comprendra, sur la section comprise entre Thionville et la frontière luxembourgeoise, la mise en place de voies réservées aux transports en commun sur l'espace réservé à la bande d'arrêt d'urgence.

En vue de favoriser le covoiturage, les études déjà engagées seront poursuivies de façon coordonnée avec le Grand-Duché de Luxembourg et complétées par des études sur l'opportunité et les conditions de réalisation d'une expérimentation d'une voie dédiée au covoiturage, en complément des voies réservées aux transports en commun.

Article 4
Les impacts sur le bruit, la pollution de l'air et la santé seront étudiés dans l'étude d'impact du projet. Des études spécifiques seront conduites pour évaluer la qualité de l'air aux abords immédiats des entrée et sortie de tunnel. L'évolution des niveaux de bruit à hauteur des façades voisines des sections des autoroutes A30 et A31 élargies et des sections neuves de l'A31bis, sera évaluée afin de préciser les emplacements et caractéristiques des protections acoustiques à mettre en place. Par ailleurs, une attention particulière sera accordée à l'insertion paysagère de l'infrastructure, notamment l'aménagement des têtes de tunnel.

Article 5
La conception des échangeurs de Sainte Agathe au sud du barreau neuf, et de l'Etoile au nord, sera adaptée pour conserver autant que possible, au regard des coûts supplémentaires et des impacts sur les circulations et l'environnement engendrés, les mouvements de desserte des territoires traversés par l'autoroute A31bis. L'aménagement de l'échangeur de Sainte Agathe devra assurer la continuité du trafic entre le barreau neuf et la VR52 au sud.

Article 6
La maître d'ouvrage s'engage à poursuivre l'examen des mesures susceptibles d'accompagner la mise à péage et de limiter le report de trafic sur le réseau secondaire, y compris en termes de dispositifs d'abonnement ou de modulation horaire des péages, et l'utilisation de la traversée de Thionville par les trafics de transit au moyen de réaménagements et de réductions de vitesses adaptés.

Article 7
Le maître d'ouvrage maintiendra la concertation continue jusqu'à la enquête publique en associant à l'avancement des études les élus et les collectivités locales, les représentants du monde socio-économique ainsi que les associations concernées par le projet. Il veillera également à l'association des jeunes publics au projet d'infrastructure et à ses implications.

Article 8
La présente décision sera publiée sur le site internet de la préfecture de la Moselle et sur celui de la concertation publique locale du projet, accompagnée du bilan complet de la concertation établie par le maître d'ouvrage.

Fait le 05 JAN. 2024

Clément BEAUNE

Annexe 2 Lettre d’information janvier 2026

PRÉFET
DE LA MOSELLE
Liberté
Égalité
Fraternité

Direction régionale de l’environnement,
de l’aménagement et du logement

A31 Bis

Au cœur du sillon lorrain

SECTEUR NORD
RICHEMONT – FRONTIÈRE LUXEMBOURGEOISE

LETTRE D’INFORMATION N°5 – FÉVRIER 2026

CAP SUR L’ENQUÊTE PUBLIQUE

En 2025, l’Etat a finalisé les études et le dossier d’enquête publique préalable à la Déclaration d’utilité publique (DUP) du secteur Nord du projet A31bis. Cette étape a permis de solliciter au cours de l’année les avis réglementaires à recueillir avant l’enquête. Ainsi, les avis des services de l’Etat, des collectivités territoriales concernées par le projet ou encore certaines autorités nationales compétentes, comme l’Autorité environnementale, ont été sollicités. Ces étapes ont été accompagnées d’une réunion du comité de pilotage en novembre 2025, rassemblant les élus et les acteurs du territoire, pour échanger sur le calendrier des procédures et sur le projet qui sera porté à la DUP.

En 2026, le projet franchira une nouvelle étape majeure : l’enquête publique. Cette phase de participation du public est cruciale pour l’aménagement et l’autorisation future du projet. Elle permettra notamment de présenter l’ensemble des études menées sur le secteur nord de l’A31Bis. A son issue, l’Etat arrêtera le programme de l’opération et pourra engager les procédures nécessaires à la mise en concession, en tenant compte des observations recueillies au cours de l’enquête publique.

Le calendrier du projet sur le secteur nord

2022
Novembre 2022 - Février 2023 : Concertation publique

2023
Janvier 2024 : Décision ministérielle - Choix de la variante de contournement de Thionville

2024
2024 : Etudes approfondies de la variante
Septembre 2024 : Concertation MECDU

2025

2026
2026 : Enquête publique pour solliciter la déclaration d’utilité publique (DUP), la mise en compatibilité des documents d’urbanisme (MECDU) et le classement autoroutier de la section neuve
2025 : Finalisation des études et des dossiers de demandes d’autorisations

2027
2027 : Obtention de la DUP

2028
2028 : Préparation et conduite de l’appel d’offres de la concession

2029
2029 : Attribution de la concession et concertation locale menée par le concessionnaire

2030
2030 : Consultation du public sur la demande d’Autorisation environnementale et Enquête parcellaire

2031
2031 : Début des travaux généraux

LES AMÉNAGEMENTS PRÉVUS SUR LE SECTEUR NORD DE L'A31BIS

Tracé neuf à 2x2 voies
Élargissement à 2x3 voies de l'autoroute existante
Tunnel
Zones à péage
Voies réservées aux transports en commun

Les protections acoustiques
Merlon existant
Protection acoustique créée dans le cadre du projet A31Bis

LA VOIE RÉSERVÉE AUX TRANSPORTS EN COMMUN

Une voie réservée aux transports en commun (VRTC) sera mise en place sur l'A31 élargie au nord de Thionville. Il s'agit d'un aménagement spécifique dans l'espace de la bande d'arrêt d'urgence afin de permettre la circulation des transports en commun (bus et cars réguliers). Cette voie leur est exclusivement réservée lorsque l'autoroute est congestionnée, notamment aux heures de pointe, tout en conservant ses fonctionnalités de bande d'arrêt d'urgence.

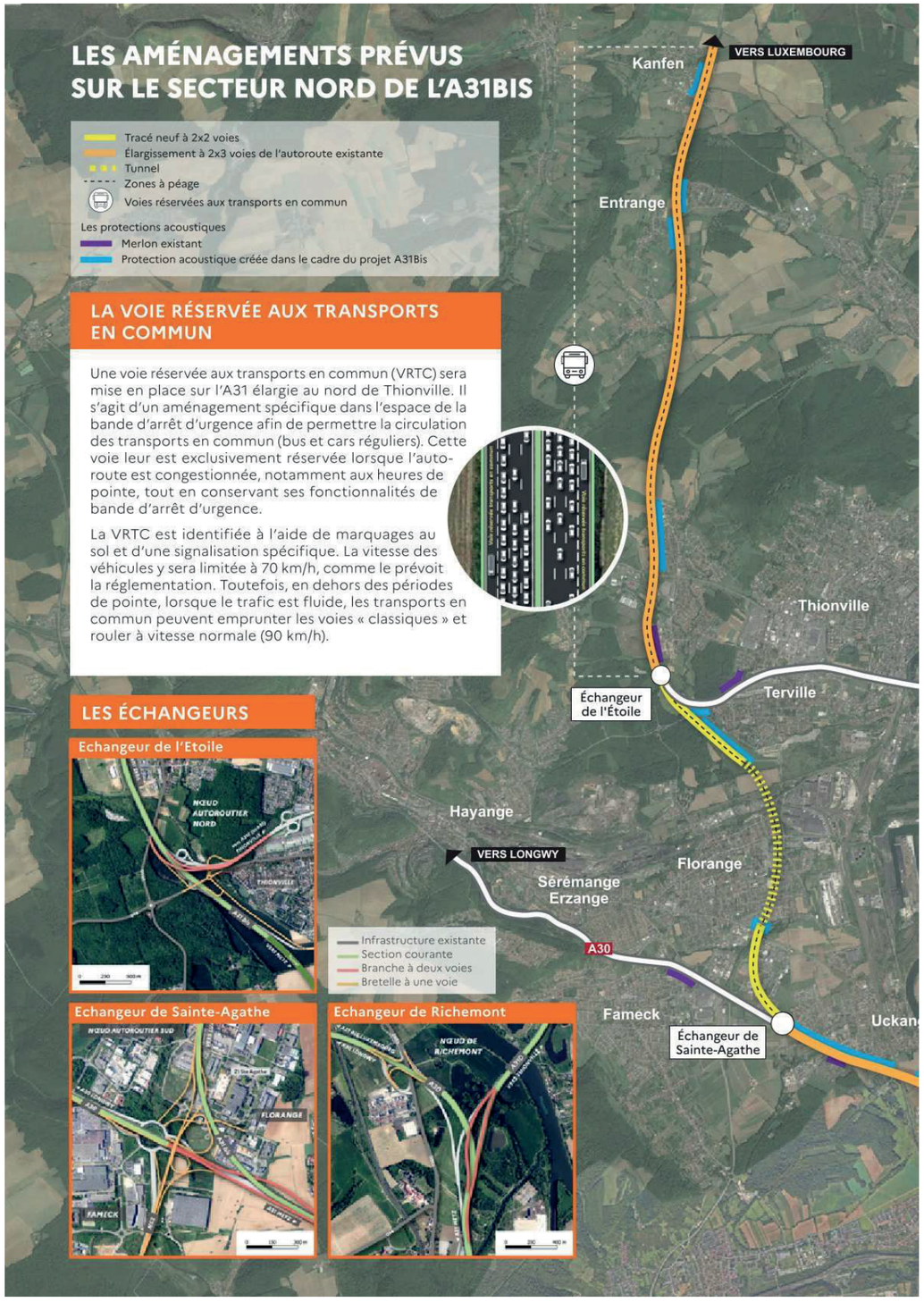
La VRTC est identifiée à l'aide de marquages au sol et d'une signalisation spécifique. La vitesse des véhicules y sera limitée à 70 km/h, comme le prévoit la réglementation. Toutefois, en dehors des périodes de pointe, lorsque le trafic est fluide, les transports en commun peuvent emprunter les voies « classiques » et rouler à vitesse normale (90 km/h).

LES ÉCHANGEURS

Echangeur de l'Etoile

Echangeur de Sainte-Agathe

Echangeur de Richemont



LES AIRES DE COVOITURAGE

Après l'analyse des besoins en matière de places de covoiturage au regard du trafic escompté, de nouvelles aires de covoiturage sont prévues à proximité des échangeurs autoroutiers.

Une expérimentation de voie de circulation dédiée au covoiturage pourrait être mise en place. En effet, la géométrie actuelle du projet est compatible avec une telle implantation (largeur de section, règle de visibilité). Cette voie ne pourrait qu'être aménagée sur la voie de gauche dans le cadre du projet afin d'éviter les perturbations liées aux entrées/sorties des échangeurs. Les modalités de mise en œuvre d'une telle voie sont en cours d'étude conjointement avec le Grand-Duché du Luxembourg.

LES ZONES À PÉAGE

La mise en place d'un péage, via une concession, permet le financement de l'infrastructure et son entretien par ses utilisateurs plutôt que par le contribuable. Il n'est prévu aucun concours financier de la part de la puissance publique. Le concessionnaire définira le prix du péage, incluant la possibilité d'un abonnement et la modulation horaire du prix selon les périodes de pointes ou creuses.

Le péage fonctionnera en flux libre. Il s'agit d'un péage sans barrières physiques, via une technologie permettant de s'acquitter du péage sans arrêt du véhicule. Elle utilise soit la lecture automatique de plaques d'immatriculation, soit la reconnaissance d'un badge, soit les deux, pour identifier également les utilisateurs occasionnels, non abonnés et donc éviter à tous les véhicules un passage par une barrière de péage classique.

LE TUNNEL

La création d'une section autoroutière à 2x2 voies, sur environ 7 kilomètres pour contourner Thionville, comprend un tunnel sur 2,6 kilomètres entre Sainte-Agathe et l'échangeur de l'Etoile. La création d'un tunnel sous Florange implique l'aménagement de têtes de tunnel (entrée et sortie du tunnel) qui doivent s'insérer le mieux possible dans l'environnement urbain, naturel et paysager existant. Ces aménagements s'adaptent aux caractéristiques locales et à la topographie tout en intégrant des enjeux naturels :

- Le débouché nord du tunnel sera situé en zone de déblai, rendant l'autoroute moins visible dans le paysage. Par ailleurs, le traitement progressif des talus permettra de préserver la perception du site de Bétange notamment, et l'allée des marronniers restera intacte ;
- Des protections acoustiques fortes seront mises en place pour préserver les riverains des nuisances autour des débouchés nord et sud du tunnel. Un merlon paysager permettra de conjuguer protection des nuisances et du paysage au nord. Au sud, où l'espace est plus contraint, des murs de protections acoustiques viendront entourer la tête du tunnel.

Tête de tunnel nord (illustration non contractuelle)

Tête de tunnel sud (illustration non contractuelle)

A31Bis
Au cœur du sillon lorrain

RÉPONDRE AUX BESOINS DE DÉPLACEMENT TRANSFRONTALIERS

Le projet A31Bis s'inscrit dans une dynamique visant à améliorer l'ensemble des mobilités (train, voiture, transport en commun) dans le contexte de la croissance du travail transfrontalier.

L'État, la Région Grand-Est et les collectivités locales ainsi que le Grand Duché de Luxembourg travaillent à la réalisation de plusieurs projets de mobilité : création de parkings-relais, allongement des quais en gare de Metz et d'Hettange-Grande, nouvelle ligne ferroviaire Luxembourg-Bettembourg, amélioration de l'infrastructure pour augmenter (x2,5) la capacité du service ferroviaire entre Luxembourg et Metz, mise à 2x3 voies de l'A3 au Luxembourg. A ces opérations s'ajouteront les augmentations d'offres actuellement élaborées dans le cadre du Service express régional métropolitain (SERM) et du Schéma de mobilité transfrontalier (SMOT).

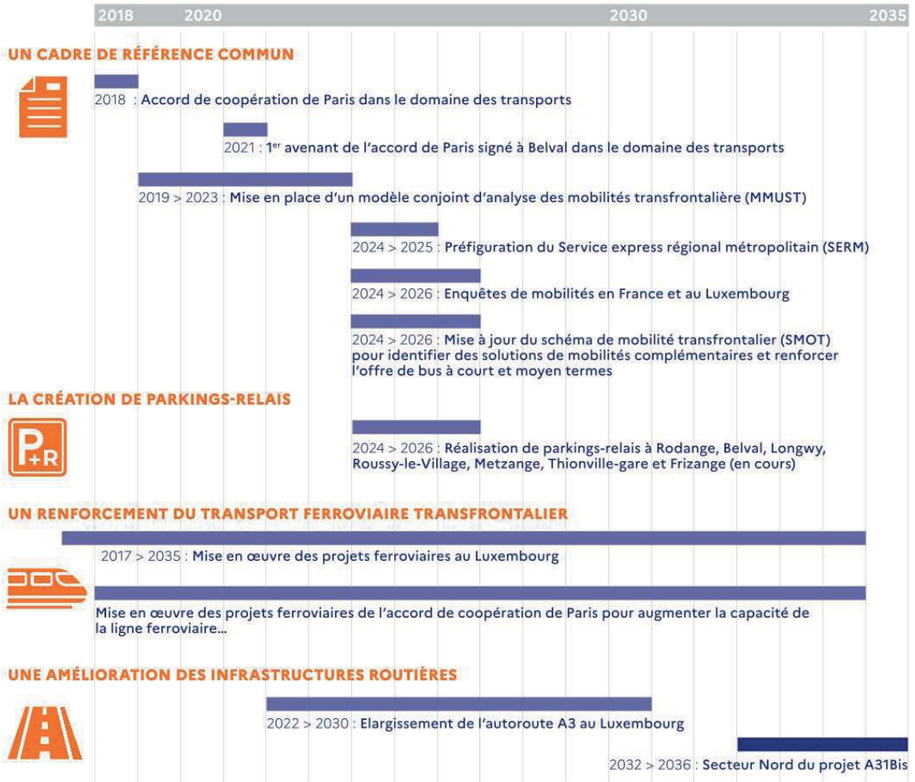
Dans ce contexte, le projet A31Bis est un élément central de la stratégie d'amélioration des infrastructures de transports transfrontalières en Lorraine.

D'une part, il permet une continuité logique des travaux Luxembourgeois menés pour élargir l'A3 jusqu'en 2030. En effet, l'absence de travaux côté français aurait deux conséquences majeures :

- la création d'un pincement à la frontière entre les deux pays où la route passerait de 3 voies à 2 voies entrainant des congestions quotidiennes supplémentaires ;
- un frein important aux alternatives à la voiture individuelle, car les voies réservées au covoiturage et aux transports collectifs prévues au Luxembourg ne trouveraient pas leur continuité en France, ce qui empêcherait leur développement.

D'autre part, l'aménagement de voies réservées aux transports en commun permettra les augmentations d'offres en transports en commun prévues dans le Service express régional métropolitain (SERM) et le Schéma de mobilité transfrontalier (SMOT). C'est un aspect crucial pour développer ces services complémentaires au ferroviaire.

LA COOPERATION TRANSFRONTALIERE



DREAL Grand-Est - Février 2026 - Conception-réalisation : **Parimage**

Annexe 3 perspective de calendrier