

A31 Bis

au cœur du sillon lorrain

BILAN DE LA CONCERTATION

JUIN 2019



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.

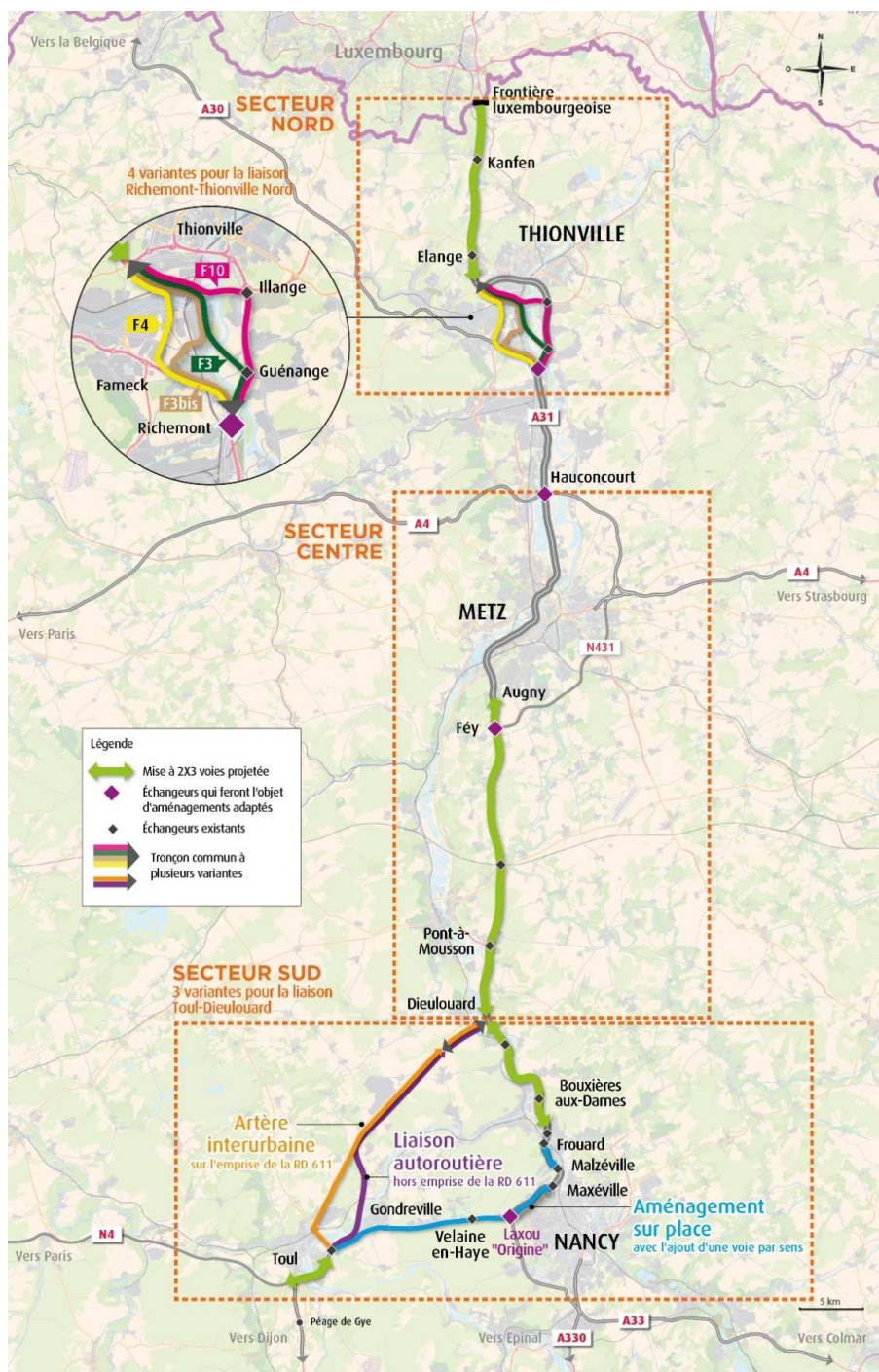
Les trois grands principes d'aménagement retenus sont les suivants :

- 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-Féy, Dieulouard et Bouxières-aux-Dames et aménagement à plus long terme des échangeurs de Féy 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 dépliant ;
 - 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 Champigneulle : Custines, Frouard, Pompey, Champigneulle, Marbache, Saizerais, Millery, Bouxières-aux-Dames, Faulx, Lay-Saint-Christophe, Liverdun, Malleloy, Montenoy ;
 - réunion de Kanfen : Amnéville, Bertrange, Elange, Entringe, 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 ;
- un 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.

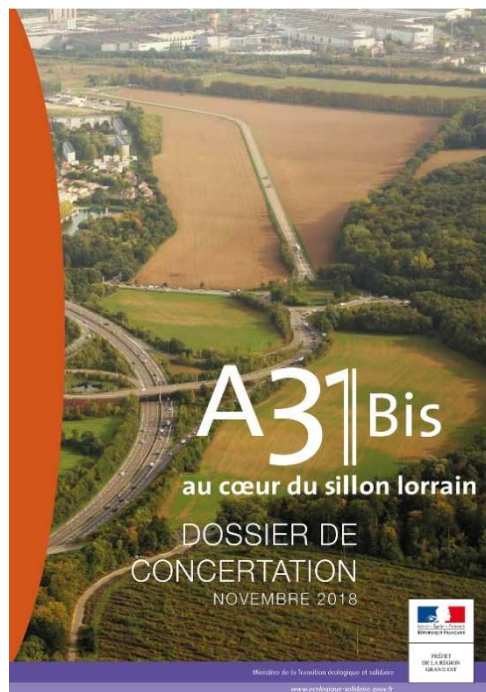
Il offrait la possibilité de **déposer un avis ou de poser une question sur le projet**.

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.

LE SECTEUR CENTRAL
un aménagement progressif avec des mises à niveau environnementales

La concertation

Pourquoi le projet A31 Bis ?

LE SECTEUR NORD
une section à réaliser en priorité

LE SECTEUR SUD
trois variantes proposées

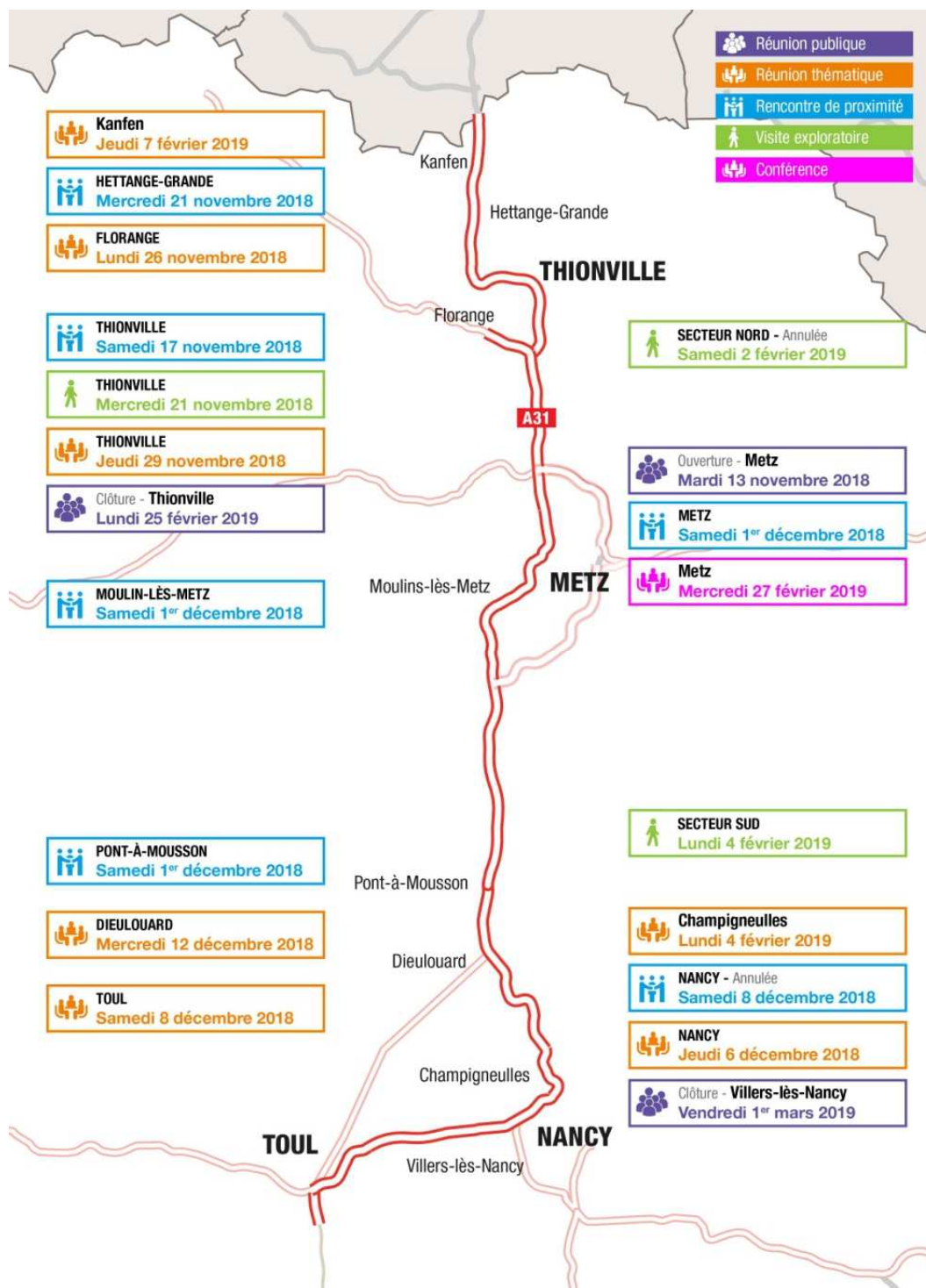
LIAISON TOUL-DIEUOULARD : LES VARIANTES À L'ÉTUDE

➔ 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 accueilleraient 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 1 ^{er} décembre	Rencontre de proximité
Moulins-lès-Metz, Centre commercial Wave Actisud	Samedi 1 ^{er} décembre	Rencontre de proximité
Metz, Place de la République	Samedi 1 ^{er} 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 1 ^{er} mars	Réunion publique de restitution

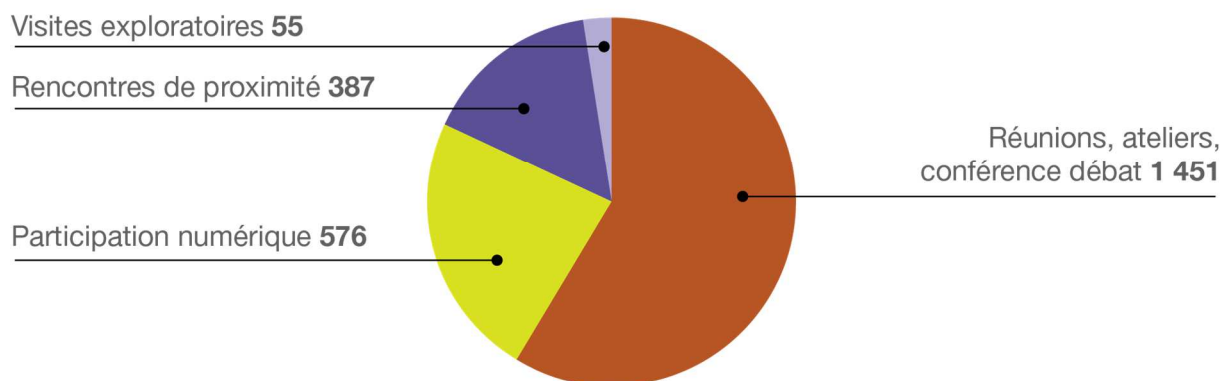
34 interviews de participants à ces rencontres (élus, association et grand public) ont été réalisées après les rencontres publiques.

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

Répartition de la participation



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.

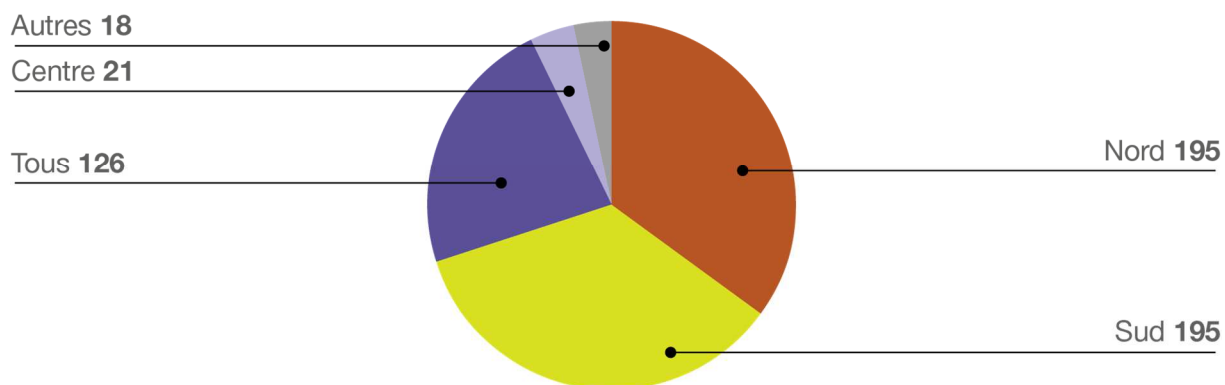
La **participation numérique** se résume ainsi :

- 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 :

Secteurs géographiques mentionnés dans les avis



Enfin, une pétition contre la mise à 2 fois 4 voies de l'A31 à Champigneulle 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 1 ^{er} décembre	115 participants
Rencontre de proximité à Metz, le 1 ^{er} 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 Champigneulle, 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 1 ^{er} mars 2019	130 participants

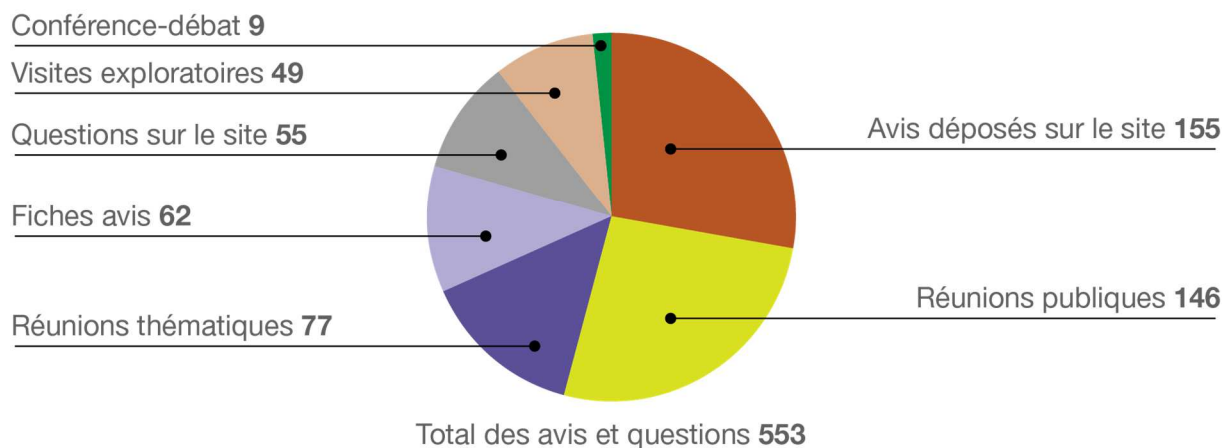
4. Analyse des avis recueillis

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.

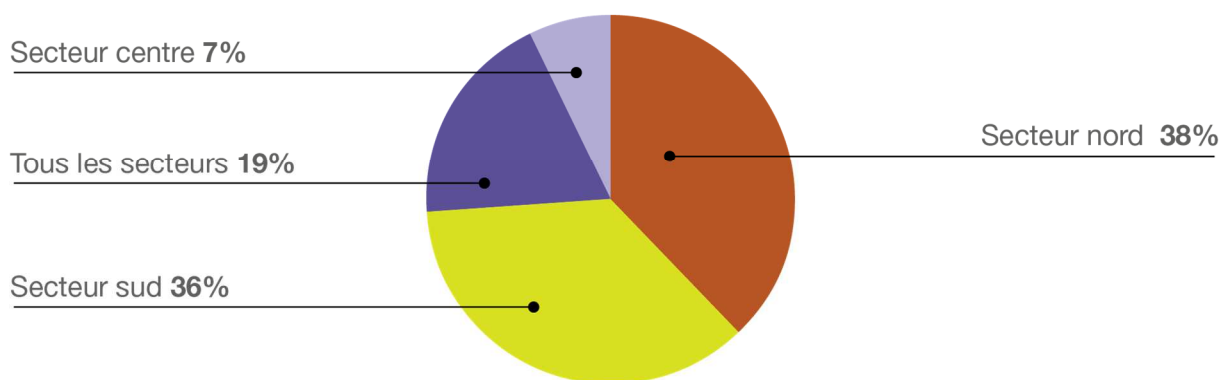
Canaux d'origine des avis et questions



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.

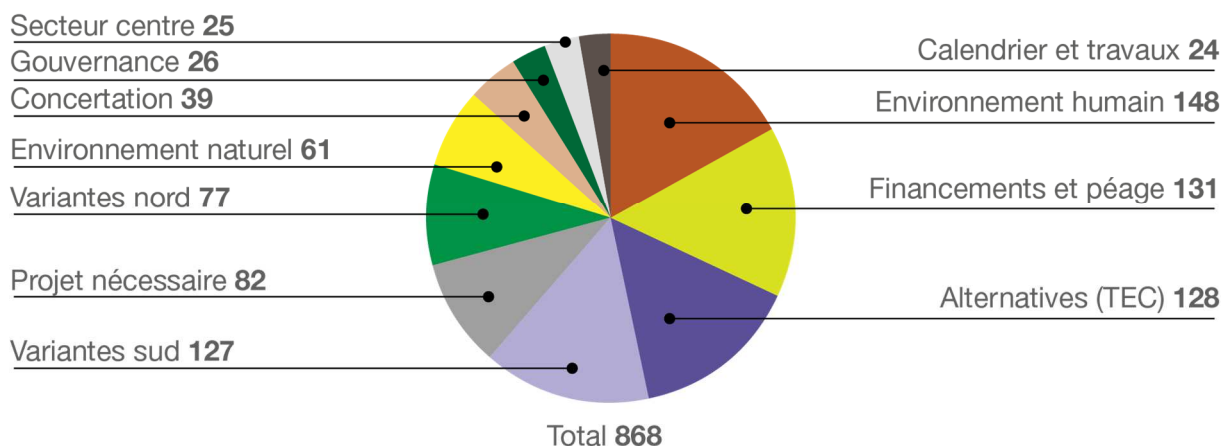
Répartition géographique des avis et questions



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.

Répartition des avis par thèmes



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 centre commercial Waves Actisud à Moulins-lès-Metz, le 1^{er} 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 Toulais 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, Champigneulle et secteur centre) et des inquiétudes sur la mise en place de protections phoniques ;
- la justification de la 4^{ème} 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 Toulais, 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 4^{ème} 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 Champigneulle ;
- 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 Champigneulle** (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 maître 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 Champigneulle, leur comptabilité avec la variante d'aménagement sur place.



➡ Réunion thématique, Champigneulle, 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 Champigneulle 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 1^{er} 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 Toulouais 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 Champigneulle.

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 détaillées, 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 devons 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 croître 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, Dioulouard, 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 (ferroulage). 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 connaître 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'Entringe)

« 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'Entringe)

« 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 entre 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.

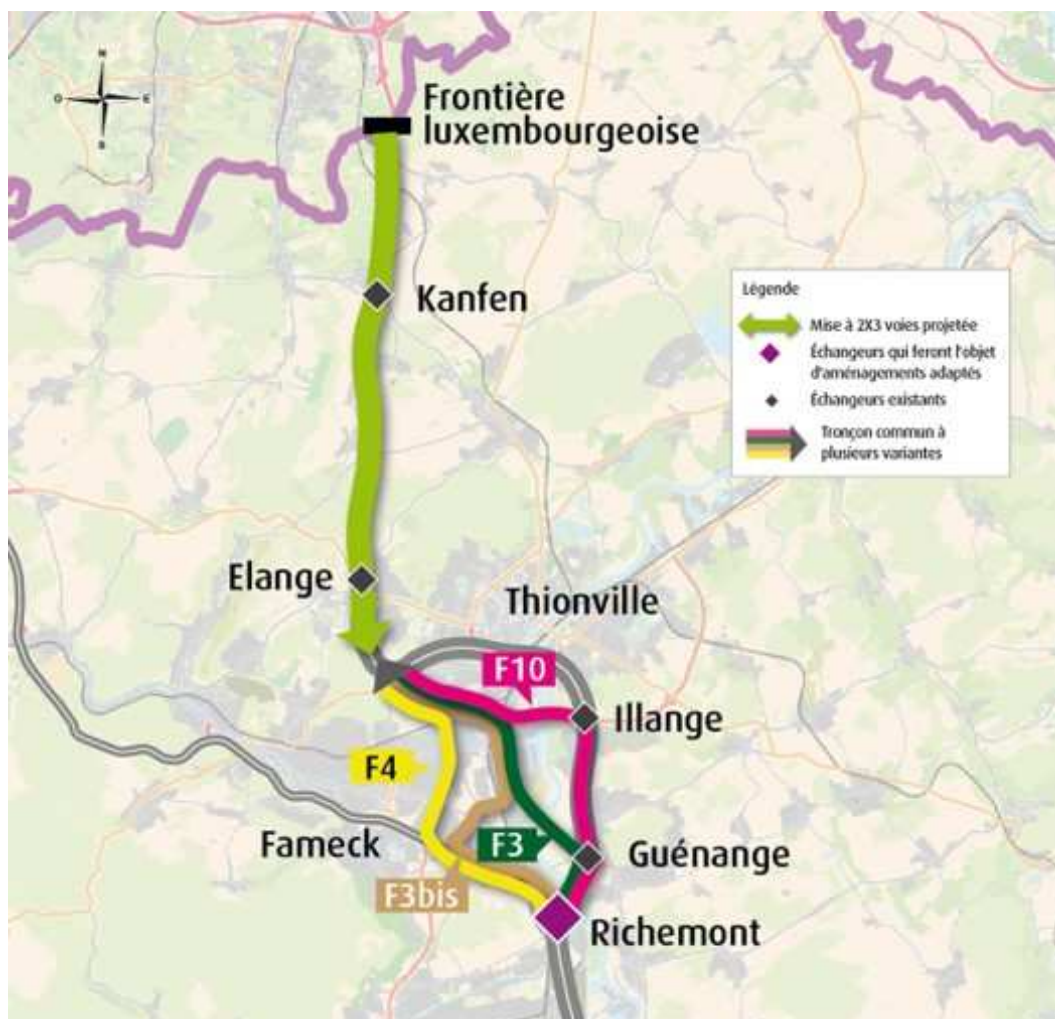
Exemples d'avis illustrant ce thème :

« 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 à 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 réglementation 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 8^{ème} 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 8^{ème} 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 8^{ème} 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 8^{ème} 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 entraînerait 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 Féy 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 1^{er} décembre 2018

☞ **L'intérêt du renforcement des échangeurs de Hauconcourt et de Féy confirmé**

Des avis ont rappelé les difficultés rencontrées dès à présent sur les **échangeurs d'Hauconcourt et de Féy**, 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.

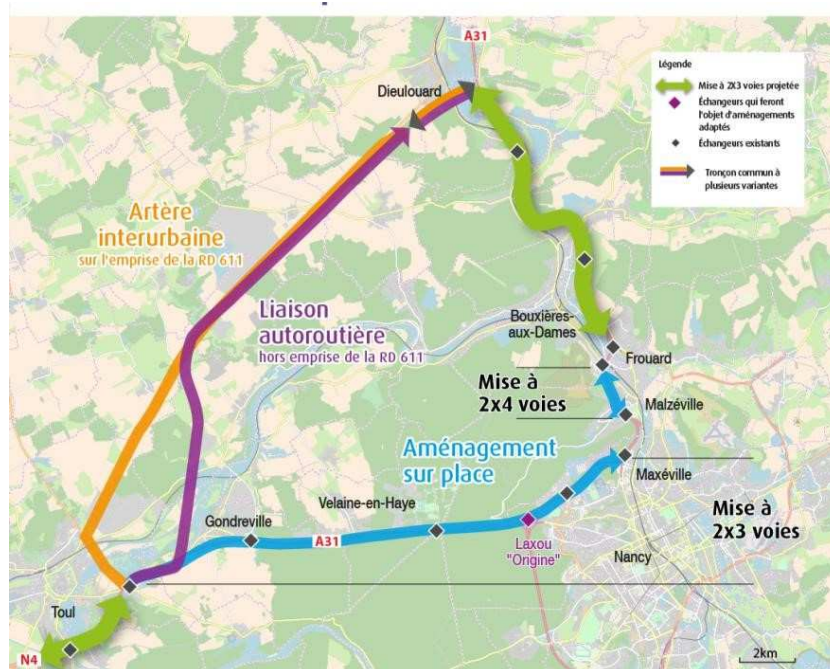
Exemples d'avis illustrant ce thème :

« 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'AGIRR²).

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 Champigneulle 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 Toulinois 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 mêlant 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 Toulinois. »

« 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 5^{ème} 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'ATPCV³)



➡ 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 toulouise pour la protection du cadre de vie

pois 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 Champigneulle. 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 délétera 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 le 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 culturelle 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 Toulaises)

Suite à la mobilisation des communes de Champigneulle 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 Champigneulle.**

Sur ce sujet, le maître d'ouvrage a précisé que les études actuelles indiquent que le maintien à 2x3 voies au niveau de Champigneulle, 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'aménagement sur place, qui exclurait la mise à 2x4 voies, et qui intégrerait des améliorations techniques et environnementales paraît acceptable. » (Dominique POTIER, député de la 5^{ème} 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 Toulaises 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 paraît 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 Champigneulle 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 Champigneulle 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 où 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 Champigneulle 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 Champigneulle 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 2x3 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 2x3 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 commerciale 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 Champigneulle et Maxéville

S'il a beaucoup été question des nuisances que subirait Champigneulle 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 Champigneulle 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 Champigneulle, 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 / Champigneulle / 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

recupérer 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 Choley. »

« 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 accroître davantage avec cette option d'aménagement sur place. » (Contribution de Bernard VERGANCE, maire de Champigneulle)

« 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 Champigneulle 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 connaître 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 maître 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 a 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 Toulinois 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 Champigneulle.

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 Champigneulle 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. 1^{ère} phase
 - b. 2nd phase
- 8. Encarts presse
 - a. 1^{ère} 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 1^{er} 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