

2ème Rapport intermédiaire de la concertation continue

A 31 Bis secteur Nord

Date de la concertation

Du 21 novembre 2022 au 2 février
2023

Luc Martin

Jean-Michel Stievenard

Garants désignés par la
CNDP

Rapport remis le 28 Février 2023



Sommaire

Sommaire	3
Préambule	6
Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP	6
La mission des garants.....	6
Fiche d'identité du projet.....	7
le dispositif de concertation	11
Avis sur le déroulement de la concertation.....	12
Le droit à l'information a-t-il été effectif ?	12
Le droit à la participation a-t-il été effectif ?	15
Synthèse des arguments exprimés	18
Sur l'objet de la concertation	19
Un Panel d'Alternatives	23
Nouvelles relations avec le Luxembourg.....	23
Le télétravail.....	24
Alternatives Ferroviaires	24
Alternatives Bus	25
Alternatives parking	25
Le vélo.....	26
Le choix des tracés.....	26
Le tracé F 4	26
Les tracés F5	27
Le Tracé F10.....	28
Péage – Financement.....	29
Impacts – biodiversité	31
Impacts - air	31
Impacts - bruit	32
Le débat anticipe parfois un peu sur la manière de construire l'infrastructure.....	32
Demande de précisions et recommandations au maître d'ouvrage de l'A31 Bis	32
Annexes.....	35
Annexe 1 - Analyse des cahiers d'acteurs».....	35
Annexe 2 - Analyse des retombées « média »	41
Annexe 3 – Analyse des pétitions	43
Annexe 4 - Mode de repérage des renvois.....	44

Table des illustrations

Figure 1 Vue d'ensemble du projet A31 bis	8
Figure 2 principe de contournement de Thionville envisagés	10
Figure 3 Détails des quatre variantes examinées	10
Figure 4 Récapitulatif des documents utilisés pour la concertation	13
Figure 5 Une perception des différents messages, croqués avec humour par une caricaturiste	17
Figure 6 Participation aux différents moments de la concertation	17
Figure 7 comparaison des résultats des différentes participation	18
Figure 8 les contributions reçues	18

Nota : dans ce rapport certaines citations sont suivies d'un repère de la forme « CXXX » cela correspond au numéro d'ordre des contributions du public figurant sur le site internet de la concertation, à la rubrique -Donner votre avis en ligne-

Pour y accéder, suivre le lien : <https://www.a31bis.fr/fr/donnez-votre-avis-en-ligne>

Préambule

A la suite du débat public mené en 2015 sur le projet d'autoroute A31 bis le ministre des Transports, maître d'ouvrage du projet a décidé d'ouvrir une phase de concertation continue post-débat public afin de poursuivre le processus de participation et d'information du public. La Commission nationale du débat public a chargé Jean-Michel Stievenard dans un premier temps puis en compagnie de Luc Martin dans un second temps de suivre cette nouvelle phase de concertation continue jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.

Le présent document est le rapport intermédiaire n°2 des garants couvrant la concertation complémentaire qui concerne le secteur nord du Projet A31 Bis. Il rend compte en toute neutralité et transparence de la concertation et des arguments échangés durant cette phase et il indique les préconisations des garants pour la suite de la concertation continue. Le maître d'ouvrage est invité à répondre à ce bilan et de publier sa réponse sur le site de la concertation.

Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP

- Après un premier débat sur un projet d'A32 dans les années Quatre-vingt, le projet de l'A31 bis a fait l'objet d'un débat public sous la responsabilité d'une Commission Particulière du Débat Public [15 avril 2015 - 30 septembre 2015]
- Remise du rapport par la CNDP :
- Lettre de la ministre du 12 février 2016
- Nomination du garant Jean Michel Stievenard le 6 avril 2016 « jusqu'au dépôt du dossier d'enquête publique »
- Concertation publique de novembre 2018 à février 2019
- Rapport du garant sur la concertation Le 10 avril 2019
- Lettre de la ministre Madame Borne le 28 juin 2019
- Un deuxième garant, Luc Martin, est désigné le 6 octobre 2021
- Du 21 novembre 2022 au 3 février 2023, séquence de concertation sur le secteur nord du projet A31 Bis

La mission des garants

La Commission nationale du débat public (CNDP) est une institution indépendante du gouvernement, chargée de défendre le droit individuel de participer et d'être informé sur des projets ayant des impacts sur l'environnement. Afin de veiller au bon respect de ce droit, elle désigne une ou plusieurs personnes neutres au regard du projet et indépendantes à l'égard de toute personne (maître d'ouvrage, parties prenantes, etc.) Leur rôle est de garantir la qualité des démarches de concertation mises en place par le porteur de projet.

Tout au long de sa mission, les garants veillent à la transparence, la sincérité et l'intelligibilité des informations transmises, à traiter de manière équivalente chaque argument quel que soit son origine (expert, responsable du projet, citoyen, élu, etc.) et à inclure tous les publics, en particulier les plus éloignés de la décision.

Dans le cadre de la concertation continue, les garants s'assurent que :

- les recommandations des garants et les engagements du maître d'ouvrage issus du débat public soient bien pris en compte ;

- les conditions d'un dialogue entre tous les publics soient réunies et à ce que le responsable du projet apporte des réponses aux arguments et interrogations du public
- les évolutions du projet et l'ensemble des études et des expertises soient transmises de manière intelligible et complète au public, puis fassent l'objet d'échanges.

Fiche d'identité du projet

Maitre d'ouvrage :

Ce projet d'intérêt national est piloté par l'Etat et plus particulièrement par le Ministre délégué auprès *du ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, chargé des Transports*. Il est instruit par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL Grand Est), service déconcentré de l'État.

La Préfecture de Région Grand Est coordonne les différentes interventions régionales, le Préfet de Moselle assure en personne le pilotage en ce qui concerne le tronçon Nord.

Contexte du projet :

L'autoroute A31 relie sur 115 km le péage de Gye (54) à la frontière luxembourgeoise (57). Il joue un rôle majeur dans les déplacements quotidiens de milliers de Lorrains. L'autoroute A31 a aussi une fonction majeure pour l'échange de marchandises, à une échelle européenne. La part du trafic de transit sur la partie nord de l'A31, tous véhicules confondus, varie entre 15 % et 25 % (Source : Cerema) et elle est particulièrement élevée au nord de Thionville. Sur ce secteur, 70 % des poids lourds sont en transit.

La transformation de cette infrastructure est donc envisagée pour favoriser la mobilité quotidienne des travailleurs transfrontaliers et le développement économique du sillon lorrain.

Localisation du projet :

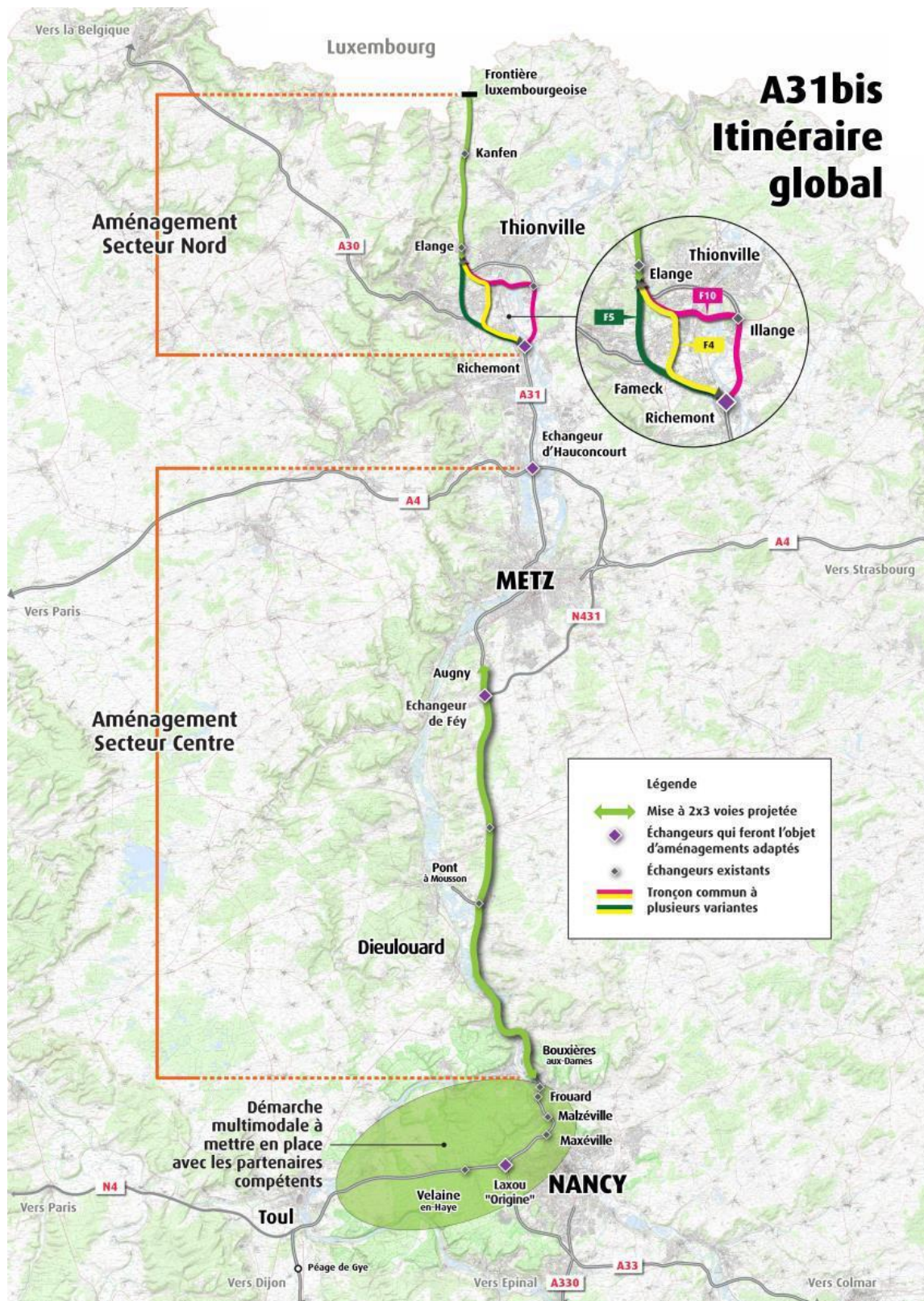


Figure 1 Vue d'ensemble du projet A31 bis

Objectifs du projet selon le maître d'ouvrage :

Les besoins de déplacements ne cessent d'augmenter tout au long du sillon lorrain et les projections montrent aujourd'hui que cette tendance va s'accroître. L'Etat et les collectivités locales sont mobilisés depuis de nombreuses années pour répondre à cet enjeu crucial de mobilité sur un axe majeur de la région Grand Est.

La stratégie mise en place dans ce contexte est forcément multimodale, prenant ainsi en compte le développement de l'ensemble des modes de transports. Il s'agit d'améliorer la qualité de vie des habitants en facilitant les déplacements dans le sillon lorrain, entre le bassin nancéien et la frontière luxembourgeoise, de contribuer au développement économique du territoire et d'agir pour répondre aux impératifs climatiques et environnementaux.

Dans ce cadre, l'A31, l'infrastructure de transport la plus utilisée dans le sillon lorrain, connaît des conditions de circulation dégradées du fait de l'importance du trafic. Ses caractéristiques autoroutières sont dépassées et elles ne répondent plus aux normes environnementales d'aujourd'hui. Son aménagement vise à la mettre aux normes et à satisfaire les besoins actuels et futurs de mobilité en complément du renforcement des réseaux ferroviaires et fluviaux qui ne peuvent à eux seuls répondre à ces besoins.

Le projet A31bis présenté à la concertation a pour objectif principal d'améliorer les mobilités du quotidien en réduisant la congestion, en améliorant les conditions de circulation et la sécurité des usagers. Il vise à faciliter l'usage des transports en commun, en aménageant une voie réservée pour les bus et cars. L'État, représenté par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Grand Est, est le maître d'ouvrage de ce projet.

La présente phase de concertation menée en 2022-2023 concerne le secteur Nord, la concertation de 2018-2019 ayant mis en évidence l'urgence à agir sur ce secteur. Deux puis quatre variantes de tracé ont été étudiées pour le contournement de Thionville. L'avis du public était nécessaire afin d'éclairer l'Etat sur le choix de la variante préférentielle à retenir en vue de la poursuite des études visant à préparer le dossier qui sera soumis à l'enquête d'utilité publique. C'est pourquoi une nouvelle concertation publique a été organisée sur ce secteur entre novembre 2022 et février 2023.

En parallèle, l'Etat a poursuivi les études préalables à l'enquête publique, notamment, en affinant les scénarios d'aménagement technique et en réalisant les études d'impact environnemental.

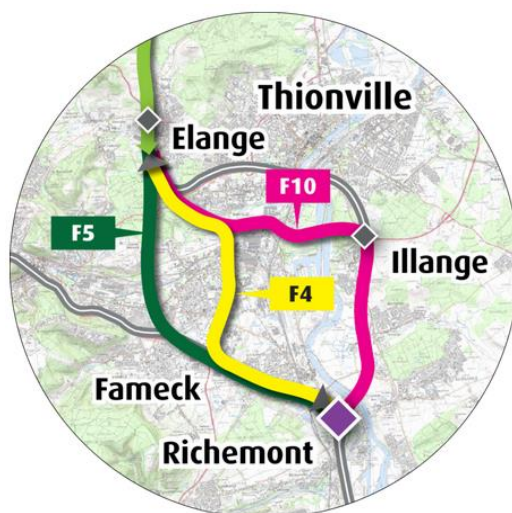


Figure 2 Schémas de contournement de Thionville mis à l'étude

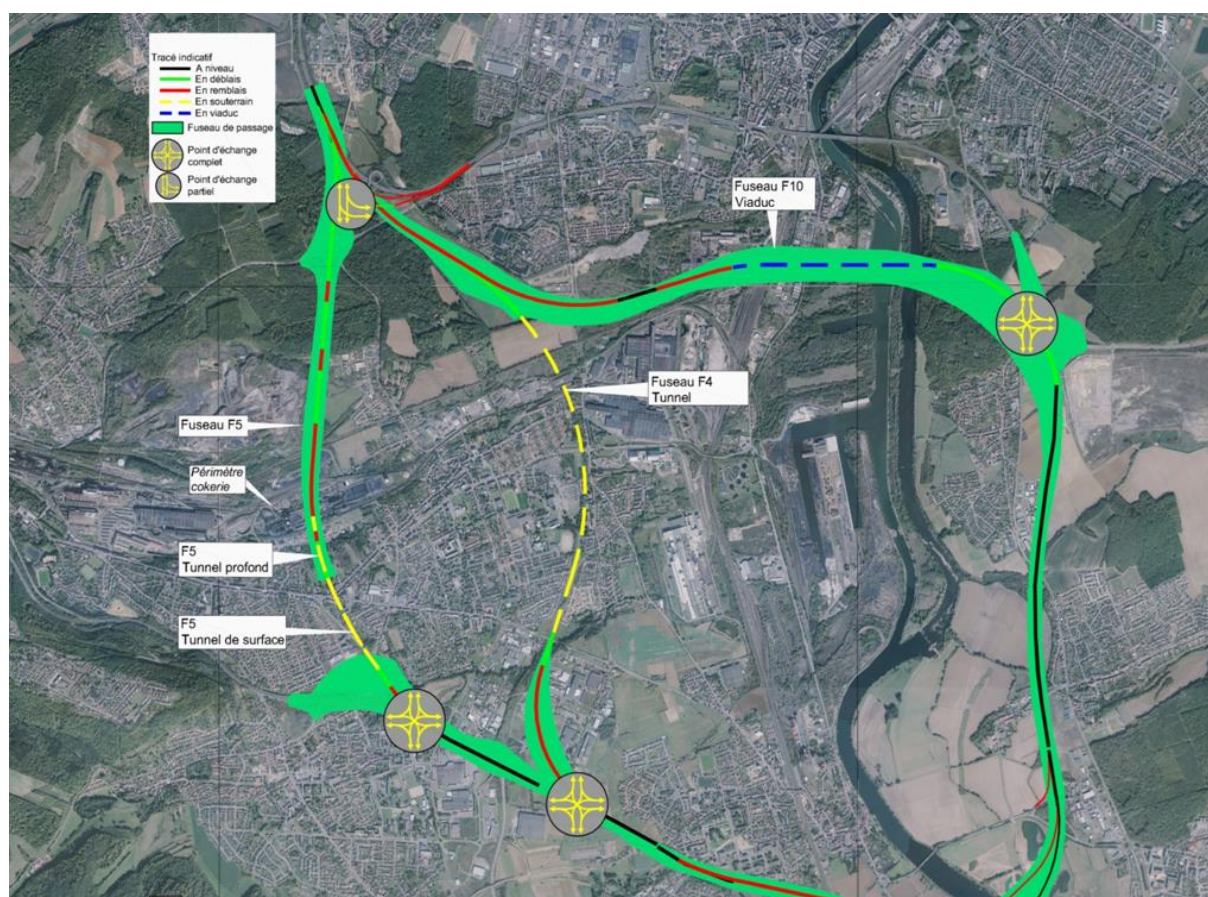


Figure 3 Détails des quatre variantes examinées

Caractéristiques principales :

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

- l'aménagement sur place (ASP) par élargissement de l'infrastructure sur toute la partie au Nord de Thionville
- l'aménagement en tracé neuf, d'un tronçon autoroutier à 2x2 voies pour le contournement de Thionville
- le recours à la concession sur la section située entre l'échangeur de Richemont et la frontière luxembourgeoise, afin de mobiliser aussi rapidement que possible les financements nécessaires à la réalisation des aménagements retenus.

Coût :

A ce stade des études, le coût du projet sur le secteur nord est estimé entre 380 et 850 millions d'euros, en fonction des scénarios d'aménagement retenus. Le recours à la concession permet de limiter la part de financement public.

Calendrier prévisionnel :

Concertation : 22 novembre 2022 – 3 février 2023

Enquête publique : fin 2023 ou 2024

Travaux : échelonnés de 2027 à 2035

Mise en service : échelonnée entre 2030 et 2035

Le dispositif de concertation :

Le dispositif de cette concertation s'est articulé, en principal, autour de 8 réunions publiques (une réunion d'ouverture et une de synthèse ; 5 réunions thématique ; 1 Atelier d'analyse multicritères). Il a été complété par 4 débats mobiles et 2 visites exploratoires, sur le site des différents trajets.

Placés sous la responsabilité effective du Préfet de Moselle, le plus souvent présent ou parfois représenté par le Sous-préfet de Thionville, les débats ont été animés de manière très neutre par un régulateur prestataire du maître d'ouvrage. Ils ont pris la forme de plusieurs exposés de la DREAL, appuyés sur une présentation visuelle précise entrecoupés de phases d'échanges : des salves de questions et des prises de position, limitées à 3 minutes. Le maître d'ouvrage y a apporté des réponses le plus souvent techniques. Les informations relatives aux variantes proposées sont apparues suffisamment étayées. Séance après séance le maître d'ouvrage a pu répondre au plus près aux questions qui apparaissaient (à l'exception notable il est vrai de la solution alternative non étudiée complètement). Beaucoup de questions techniques (le mécanisme d'expropriation, les conséquences sanitaires et sur la santé...) ne pouvaient recevoir de réponse précise, à ce stade de la réflexion. Il faudra bien entendu que le dossier de l'enquête publique puisse contenir ces réponses.

Les échanges d'arguments se sont révélés limités. Certaines soirées, notamment à Florange, commune au cœur du projet, le débat s'apparentait davantage à une séance de dénonciation du projet qu'à une séance d'approfondissement et d'échange d'arguments.

L'organisation d'un atelier relatif aux avantages et aux inconvénients de chaque tracé peut être considéré comme inachevé, du fait du refus majoritaire des participants d'entrer dans cet exercice, même si la séance n'a pas été interrompue. Les tables ont en effet majoritairement appliqué la consigne qu'elles s'étaient transmise : ne pas analyser les variantes mais appeler de leurs vœux la « solution 5 ».

Les débats mobiles ont permis de mettre en évidence la préoccupation d'une partie de la population sur la proposition autoroutière. Cet avis souvent peu facile à exprimer en réunion publique s'accompagnait souvent d'une envie de sortir au plus vite de la phase de concertation

pour entrer dans la phase de réalisation. Seul le débat mobile sur le marché de Fameck s'est déroulé dans l'indifférence générale.

La visite exploratoire prévue a été reproduite une seconde fois du fait du constat de l'insuffisance de la première visite. Elle a permis une connaissance partagée du site et du terrain du projet.

. Avis sur le déroulement de la concertation

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour l'ensemble des citoyen.ne.s, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programmes qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels, ils s'imposent à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public ; au contraire, ils sont tenus par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

Le maître d'ouvrage a rendu effectif ce droit à l'information. Après un temps de latence constaté pendant le printemps et l'été 2022 dû à un changement complet de son équipe projet, il a pu avec le recours à une assistance à maîtrise d'ouvrage spécialisée en concertation, engager la rédaction des documents de la concertation.

Les documents distribués avant l'ouverture de la concertation et disponibles tout au long de la période ont été :

- Le dossier du maître d'ouvrage qui a été distribué en tant que de besoin. Disponibles dans les mairies, mis à disposition lors de chaque rencontre, il a d'abord fait l'objet d'une vérification faite par des responsables d'association qui ont fait valoir les petites incohérences qu'il comportait.

Indispensable en tant que document de référence il n'a pas été un support du débat

- La plaquette de synthèse a été utilisée pendant les réunions publiques comme support graphique permettant d'illustrer le trajet, et le profil en travers de ce que pouvait être l'ouvrage au nord de Thionville. Elle a également été distribuée lors des rencontres de proximité.
- Un flyer a fait l'objet d'une distribution toutes boîtes. Il rappelait les rendez-vous de la concertation. Les limites de cette technique de distribution par voie commerciale ont été révélées à cette occasion : distribution au milieu de dépliants publicitaires, certaines boîtes aux lettres portant le logo *stop pub*, non distribuées.

Certaines voix ont ainsi dénoncé « *les ratés* » « *la mauvaise communication* », les flyers n'étant pas tous arrivés à leur destinataire.

« Pour moi cette concertation si elle a le mérite d'exister est d'ores et déjà faussée. En effet, que de ratés de communication sur cette dernière (les documents arrivant avec les pubs dans les boîtes aux lettres), un projet trop méconnu par une grande partie de la population du sillon Mosellan et sur lequel, la communication et les explications, n'ont été que trop tardives et pas suffisamment faites en amont de la concertation. » C852

De fait, des compléments d'information ont été apportés par le maître d'ouvrage dans la commune de Volmerange-les-Mines qui n'avait pas été retenue pour la zone de distribution. Puis par l'intermédiaire d'un flyer supplémentaire enrichi des nouveaux rendez-vous proposés pour la concertation. Ce flyer a cependant fait l'objet d'une diffusion plus limitée.

- Un site internet ouvert dès le début de la concertation a été actualisé au quotidien. Il rapportait l'ensemble des supports utilisés en séance. Il a été régulièrement consulté.

Les journaux (Républicain lorrain, la Semaine,) ont spontanément apporté leur contribution à l'information sur les réunions publiques, relayant les positions des uns et des autres, rendant compte des mobilisations opérées par les associations. Des radios locales ou la télévision régionale ont également largement rendu compte du débat et des événements qui se sont déroulés pendant la période. Les médias luxembourgeois ont également suivi de près cette concertation.

(cf. annexe 1 la presse)

Les réseaux sociaux ont été régulièrement activés par le maître d'ouvrage :

- <https://www.facebook.com/concertationA31Bis/> avec 202 followers
- https://twitter.com/Projet_A31Bis avec 244 abonnés
- https://www.instagram.com/projet_a31bis/ avec 63 suivis

	Moyens
Conférences de presse 15 novembre 2022	M le préfet de Moselle a initié une conférence de presse le 15 novembre pour présenter le dispositif de concertation et répondre à toutes les questions des médias régionaux et luxembourgeois. Le garant convié a pu présenter le rôle de la CNDP.
Dossier de concertation	Mise à disposition : 560 exemplaires <ul style="list-style-type: none"> ➤ dans les collectivités du territoire** ➤ lors de chaque rencontre publique
Synthèse du dossier	Mise à disposition : 5000 exemplaires <ul style="list-style-type: none"> ➤ dans les collectivités du territoire** ➤ lors de chaque rencontre publique
Flyer avec coupon-T	Boîtage* : 68 000 exemplaires Mise à disposition : 7000 exemplaires (+4000 exemplaires du flyer comportant les nouvelles dates) <ul style="list-style-type: none"> ➤ dans les collectivités du territoire** ➤ lors de chaque rencontre publique
Affichage autoroutier	Les panneaux autoroutiers lumineux (PMV) ont été utilisés tout au long de la concertation pour signaler la concertation et fournir l'adresse du site internet
Affiche communicante	125 exemplaires adressés aux collectivités du territoire **

figure 4 les documents utilisés pour l'information sur le projet et la phase de concertation.

*Distribué dans toutes les boîtes aux lettres du périmètre de la concertation : Amnéville, Bertrange, Clouange, Entringe, Fameck, Florange, Gandrange, Guénange, Hettange-Grande, Illange, Kanfen, Manom, Mondelange, Richemont, Rombas, Serémange-Erzange, Thionville, Terville, Uckange, Vitry-sur-Orne, Yutz, Zoufftgen.

**Mis à disposition dans les mairies des communes du périmètre (cf. ci-dessus), dans les sièges des communautés de communes (Arc Mosellan, Cattenom et environs, Porte de France-Thionville et Val de Fensch) et dans les structures des acteurs relais (FNE Grand Est, automobile club lorrain, les frontaliers Grand Est)

La longue période ouverte a permis une réelle dynamique d'information.

Les associations et notamment le *collectif Non à l'autoroute à Florange – quartier gare* ont cherché de leur côté à développer l'information multipliant les actes de mobilisation pour informer du projet en cours, Leur contribution dans la diffusion de l'information sur le projet a été déterminante. Situation anormale aux yeux de certains. *Pour pallier l'insuffisance de la communication du maître d'ouvrage* comme l'a dénoncé une voix en réunion publique.

« Il ne me semble pas normal que la majeure partie de la sensibilisation au projet, différentes variantes et aux problématiques et enjeux liés aient dû être faite par des collectifs citoyens. Ces collectifs ont dû pallier le déficit important de l'Etat et des élus locaux. » C852

Les garants estiment que la mobilisation de ceux qui ont un « intérêt à agir » fait partie de la logique d'un débat public ou d'une concertation.

La qualité des documents mis à la disposition des participants aux débats et au public lorrain a été rarement remise en question ou dénoncée comme incomplète. A quelques rares exceptions près.

. *« Manque d'éléments techniques sur les tracés » C852*

Un effort pour atteindre les publics

Outre les riverains directement concernés par le projet, le débat public a pu toucher un public de défenseurs de l'environnement réfléchissant à une échelle plus large. La contribution des associations environnementales a été importante.

La mixité a été totalement respectée, dans les réunions publiques au point que l'animateur dans sa distribution de parole pouvait rechercher la parité 1 homme/1 femme. Par contre alors que de nombreuses interventions se faisaient « au nom de la jeunesse » il n'a pas été possible d'entendre les réactions du jeune public, absent tout à la fois des réunions publiques et même des rencontres de proximité (hyper, marchés, visites exploratoires...). L'organisation a péché de ce point de vue. Seule exception mal exploitée parce que donnée hors de la règle du jeu fixée pour cette réunion : le témoignage d'une jeune fille de 16 ans lors de la réunion de clôture le 2 février. Elle a été publiée in extenso dans le compte rendu synthétique du débat.

De quelle information s'agit-il ?

C'est une phase de concertation continue, consécutive à un débat public qui a conduit l'Etat à confirmer son intention et une première concertation a été menée en 2018-2019. Concluant pour la partie nord, Mme Borne, Ministre auprès du ministre d'Etat de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, a par lettre ministérielle du 28 juin 2019 demandé d'étudier puis de porter à la concertation les meilleures formes de trajet. De ce fait l'interrogation de la concertation intermédiaire était énoncée : il s'agissait d'éclairer le scénario d'aménagement à porter à l'enquête publique.

« C'est le choix de l'une de ces quatre variantes de tracés qui sont maintenant soumis à l'avis du public. L'objectif principal de la concertation qui s'ouvre est de retenir un tracé définitif pour le secteur de l'A31 bis nord ; aménagement qui sera ensuite porté à l'enquête publique » (Laurent Touvet, Préfet de Moselle dans la préface du dossier de concertation).

Option zéro pour les garants (langage de la Cndp), *Variante 5* pour les participants, la recherche d'une solution alternative a été posée par ceux qui ne se satisfaisaient des solutions proposées ni du statu quo en recherchant un autre modèle. Cette réflexion a été permanente sans pouvoir s'appuyer sur des données suffisamment détaillées, permettant l'argumentation.

Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

Ce débat a été organisé pour une période assez longue s'étalant sur 11 semaines, il est vrai interrompu par la période des fêtes. Des voix peu nombreuses ont dénoncé un temps de concertation trop court. La participation du public a été constante pendant toute la période marquée par l'organisation des 8 réunions publiques. Les garants pensent que la concertation a trouvé le bon format et le bon rythme.

Si la mixité des publics a pu être atteinte, la présence des jeunes dans le public s'est avérée très minoritaire. Cet échec ressenti par un certain nombre des participants ne peut être considéré que comme provisoire et la phase qui s'ouvrira après la concertation doit permettre de mettre au point un véritable plan d'information et de dispositifs d'échanges avec les établissements universitaires, les lycées et collèges et les centres d'apprentissage du nord de la Lorraine.

Les publics, opposants dans leur majorité d'expression sont restés jusqu'au bout de la démarche de concertation. Expriment souvent bruyamment leur position par des applaudissements ils ont rendu peu facile l'expression contraire. Une espèce de pensée dominante s'est emparée des assemblées et il n'était pas aisé d'exprimer une pensée différente. L'expression minoritaire mais réelle d'automobilistes transfrontaliers souffrant dans les bouchons, ou des riverains souffrant d'être dominés par la circulation sur des routes de substitution s'est exprimée timidement en réunion publique. Ces propos ont eu parfois du mal à être entendus. Il est revenu au médiateur de faire en sorte que ces propos puissent être exprimés jusqu'au bout dès lors que leurs porteurs voulaient bien se manifester.

Les garants ont proposé que pendant la séance de synthèse, le temps de parole puisse être partagé entre tous les rédacteurs de cahiers d'acteurs pour qu'ils puissent interpeller le maître d'ouvrage, sans que celui-ci soit autorisé à répondre et sans accepter d'interpellations complémentaires de la part du public. Cette règle du jeu a permis aux représentants des associations, des collectifs ainsi que qu'à certains élus porteurs d'une délibération ou d'un texte de présenter leur propre analyse en conclusion de la phase de concertation.

AU FINAL

Figure 5 Une perception des différents messages, croqués avec humour, le 2 février, par une caricaturiste

Publié avec l'autorisation de l'artiste Fanette Lentrelien

Type d'événement	Lieu	Nb de participants
1. Réunion publique d'ouverture	Thionville	152
2. marché de	Terville	
3. marché de	Thionville	
4. Réunion publique thématique	Terville	123
5. Rencontre de proximité Leclerc	Fameck	
6. Visite de terrain	Première	25
7. Réunion publique thématique	Florange	246
8. Réunion publique thématique	Kanfen	135
9. Atelier	Florange	92
10. marché de Fameck	Fameck	
11. Réunion publique thématique	Fameck	110
12. Visite de terrain	Deuxième	20
13. Réunion publique thématique	Bertrange	165
14. Réunion publique de synthèse	Thionville	250

TOTAL :	1318
----------------	-------------

Figure 6 récapitulatif des participants aux différentes rencontres

La mobilisation peut être considérée comme réelle, si on la compare avec celle qui avait été effective sur l'ensemble de la Lorraine, lors du débat public de 2016 et celle du débat de 2019 pour le tronçon nord et le tronçon sud

	Débat public Lorraine	Concertation tronçon N & S	Concertation tronçon Nord
	2016	2018-2019	2022-2023
Nombre de réunions	12	11	8
nombre de participants	2 738	1 900	1 298
nombre de cahiers d'acteurs	43	0	20
visiteurs uniques internet	11 400	8 556	8695
Réseaux sociaux			
Twitter (abonnés)	238	201	244
Facebook (followers)	164	105	202
Instagram (suivis)	Non	Non	63

Figure 7 Comparaison des résultats des différentes participations

En accompagnement des prises de position en réunion, l'expression du public a été collectée au moyen des cartes T distribuées à cette occasion, ou des prises de position ou interpellations sur le site du projet ont permis de recueillir un nombre important de témoignages et de questionnements.

867 contributions recueillies :

Coupon T	133
Autres	2
Formulaire en ligne	732

Total : 867

Ce répartissant ainsi :

La concertation	56
Le contournement de Thionville (4 variantes)	245
Autres	56
L'opportunité du projet A31 Bis (objectifs, raisons d'être, alternatives)	340
Coût, financement et péage	69
Les travaux et leurs impacts	34

Figure 8 Les contributions reçues

Certains documents reçus en nombre n'ont été comptabilisés qu'une fois :

77 coupons T identiques (un seul publié) venant d'Illange : « Je suis contre le projet A31bis F10 pour ces raisons : ce projet ne résoudra pas le flux vers le Luxembourg car il est payant ; d'une autoroute 3 voies (A31), on est orientés vers une autoroute deux voies source de danger ; augmentation des nuisances sonores, olfactives, et réduit la forêt de Yutz et d'Illange »

68 contributions numériques identiques (une seule publiée) venant également d'Illange : « OUI à l'A31 Bis OUI au tunnel profond NON au F10 »

Synthèse des arguments exprimés

Les garants vont s'attacher ici à développer leur analyse de l'ensemble des débats et des contributions, thème par thème. L'engagement pris auprès des participants étant que chaque parole comptait, les garants se sont efforcés de lire ligne par ligne, les verbatims de chacune des 8 rencontres publiques, les 21 cahiers d'acteurs déposés, les 885 contributions transmises par carte T ou déposées sur le site de la concertation ainsi que les articles de presse dès lors qu'ils ne se contentaient pas de relater le processus de concertation mais qu'au contraire il entrait dans le débat pour exprimer un avis. La synthèse des arguments a été réalisée sur cette base exhaustive.

Sur l'objet de la concertation

D'emblée l'objet proposé par le Maître « *une concertation pour choisir un tracé* » est récusée et une partie importante des participants refuse de s'interroger sur les avantages ou les inconvénients de chacun des 4 tracés proposés par le maître d'ouvrage par l'intermédiaire de la DREAL. Ils choisissent de réfuter le principe de réalisation d'une infrastructure autoroutière. « *Non à une infrastructure autoroutière* » est un leitmotiv des réunions. Dans les propos qui y sont prononcés et dans la mise en scène de certaines réunions dont les participants tapissent les murs de calicots « *Non à l'A31 bis* ».

L'opportunité du projet est mise en question

« *C'est inutile de construire une nouvelle autoroute* », « *Ce projet est voué à l'échec : peu importe l'élargissement et la construction de nouvelles autoroutes le problème du transport vers le Luxembourg ne sera jamais résolu de cette façon* ». C405

« *Ce projet est clairement inutile sur la portion Thionville - frontière luxembourgeoise. En effet, les bouchons observés actuellement à la frontière française proviennent de la configuration problématique de la voie au niveau de la frontière et des travaux menés par les autorités luxembourgeoises sur l'A3. Il ne sert pas à grand-chose d'améliorer la circulation sur la portion française.* » C462

Obsolète, projet du XX^e siècle, dépassé comme mode de résolution des mobilités, dépassé par les changements de comportements symbolisés par la découverte relativement récente du télétravail et des freins constatés ici du fait d'une réglementation luxembourgeoise contraignante et reposant sur une fragile prospérité du Luxembourg dont certains pensent qu'elle n'est qu'illusion provisoire. Et d'ailleurs « *Le Luxembourg est un château de cartes, il suffit d'harmoniser les revenus avec la France et autres pays, plus de travailleurs frontaliers, et plus de déplacements inutiles.* » C445

Coûteuse, au détriment « *d'autres dépenses qui seraient beaucoup plus utiles (hôpitaux, écoles...)* » La réponse du maître d'ouvrage selon laquelle ce n'est pas le même budget puisqu'il s'agit d'un investissement réalisé par un concessionnaire apparaît inaudible.

Le rapport coût /gain n'est pas démontré et le débat ne fait pas avancer cette idée que l'on gagnerait simplement 4 à 10 minutes de temps sur les déplacements. A l'évidence cette démonstration reste à faire car les phénomènes de congestion amènent les usagers à parler de durées de temps perdu beaucoup plus long, « *parfois une à deux heures par jour.* »

« *Concrètement on parle de combien de minutes et sur quel tronçon exactement ? 5 à 10mn ont été évoquées* » C447

Le Député Jacobelli lors de la réunion de clôture indique : « *personne ne sait combien on va gagner de temps en voiture le matin. Alors j'ai lu les différentes études qui nous ont été données parce que j'avoue que les informations circulent et c'est déjà pas mal. Effectivement, on est à moins de 10 minutes si j'en crois les experts, de gagné. Moins de 10 minutes chaque jour. Mais à quel prix ? Au prix de 170€ par mois pour un utilisateur personnel. Comment imaginer que c'est une solution ?* »

« *Avez-vous fait le ratio du coût du projet / le risque de le faire (technique, environnemental, social) / et le bénéfice d'un tel projet pour les usagers ? Le coût du projet est pharaonique pour gagner potentiellement 4 min par trajet. La contrainte semble énorme pour peu de résultat* » C914

« *On nous propose de dépenser des centaines de millions d'euros pour une autoroute qui sera payante et fera gagner à peine 4 minutes de temps de trajet aux usagers. Ce projet est une aberration.* » C814

A l'évidence le projet qui anticipe les comportements routiers futurs (à l'horizon de 2030) ne semble pas répondre aux problèmes réellement vécus par les utilisateurs.

A contre-courant de la lutte contre les pollutions, le réchauffement climatique, la lutte pour la biodiversité

« *Alors que l'on cherche à limiter la pollution une telle infrastructure est-elle nécessaire ?* » C442

A contretemps sur la maîtrise de l'artificialisation des sols.

« *Non à l'artificialisation des sols* » C350

Le projet est considéré comme une attaque contre les arbres remarquables de l'allée des marronniers défendue nommément par plusieurs signataires.

« L'association ARBRES demande qu'aucun tracé n'impacte l'allée des marronniers que ce soit en surface ou en sous-sol. » C224

D'une manière plus générale, plusieurs participants signalent qu'il ne faut pas toucher à la forêt d'Illange ou à la forêt du bois de l'Etoile, les projets prévoyant respectivement 9 ha d'emprise sur le bois d'Illange pour le fuseau F10 ou 14 ha sur le bois de l'Etoile à Florange pour les fuseaux F5.

Au-delà du refus autoroutier certains trouvent particulièrement désolant que Florange doive en subir les contraintes et les nuisances. On craint et on menace :

« Florange a été dépouillé de sa sidérurgie, de ses emplois...Nos enfants ont dû trouver un travail ailleurs. Les familles ont éclaté. Des écoles ont fermé... Le tribut payé a été très cher...Les frustrations sont grandes...Aujourd'hui, on nous a dépouillés de notre système de santé, notre hôpital est à l'agonie et on demande à nos enfants de travailler jusqu'à 64 ans, ça fait beaucoup...beaucoup de frustrations...Elles risquent de se cristalliser autour du projet de l'autoroute. Lorsque le Préfet signera, il n'aura pas seulement au bout de sa plume le choix d'un projet. Il aura aussi l'étincelle qui risque d'allumer le feu de toutes les frustrations présentes et passées...Que se passera-t-il alors ? » C007

En résumé, pour ces intervenants

L'A31bis apparaît comme une fausse solution « Elle ne résoudra aucun problème Et va en créer de nouveaux ! Alors : non merci ! » C580

« A31bis est un projet totalement inutile, et un coût démesuré et non-écologique ». C625

« Le projet de l'A31 bis est un non-sens complet sur tous les aspects : Selon moi cette solution n'est ni une solution du passé ni du présent ni du futur ». C642

Tel quelle elle est exprimée par une voix rare de jeune qui juge le projet dangereux pour l'avenir :

« Je m'appelle Célestine, j'ai 16 ans. Dérouler du macadam quand on arrive au point de non-retour. N'est-ce pas une guerre que vous déclarez à notre génération ? En nous promettant un avenir invivable et sans ressources ? Le projet devrait se finir en 2031, alors que dès aujourd'hui on devrait baisser nos émissions de gaz à effet de serre. Ce projet est incompréhensible. Au moment où il faut freiner notre empreinte carbone, encore une fois vous appuyez sur la pédale d'accélération. Vous me faites peur. On remarque encore plus l'hypocrisie et l'absurdité du gouvernement et des décideurs politiques qui passent leurs temps à nous expliquer qu'il faut faire des petits gestes au quotidien et qui derrière continuent à imposer des projets aussi désastreux que celui-ci. Quand je vois que vous construisez une autoroute en détruisant pour cela des centaines d'hectares de biodiversité cela me bouleverse, car en France près de la moitié des espèces des oiseaux sont en déclin, et c'est ce genre de projets qui en est responsable. Cette décision est un acte meurtrier alors qu'on sait que 48 000 personnes meurent prématurément de la pollution de l'air en France. Ce n'est plus les animaux mais notre espèce, notre génération qui est en danger. Il est encore temps d'arrêter ce projet qui met en péril notre vie Il est enfin temps de mettre l'économie au service de la vie et pas la vie au service de l'économie » C918

Des voix peut être moins nombreuses mais tout aussi impérieuses plaident au contraire pour sa réalisation :

« Il faut la construire. Construisez là cette autoroute, c'est plus possible de faire 4 h de bouchons par jour et le train ne fonctionne pas. » C409

« Arrêtez la concertation parce qu'il faut aller vite. » débat mobile magasin Leclerc Fameck

« Les études et les consultations se succèdent. Pendant ce temps les bouchons s'amplifient, les temps de trajets s'allongent et les accidents se multiplient. Jusqu'à quand ? Il est urgent pour notre territoire de lancer le projet et de démarrer les travaux. » C391

« Quel que soit le tracé cela devient urgent, c'est même déjà trop tard. » C356

« Les frontaliers vivent un enfer tous les jours, ils n'ont plus temps d'attendre encore 20 ans pour avoir des solutions. » C 218

« Peu importe la variante il faut agir, car en tant qu'utilisateur de l'A31, la situation est cauchemardesque. » C210

Intervention N°11 de la réunion de Fameck : « Il faut vraiment régler ce problème-là, de circulation. Je me fais le porte-parole de ces usagers qui ne parlent pas ici, je ne vois pas d'utilisateur de cette route, mais il faut régler ce problème-là. Ça fait longtemps qu'on se tue sur cette autoroute, qu'on n'en peut plus. On passe des heures et des heures. Réglez ce problème le plus vite possible. On en a tous marre. »

Intervention N°17 de la réunion de Terville : « ce soir, il y a beaucoup de gens qui sont contre (le projet A31 bis). Par contre, moi je rencontre également toute la journée des gens qui travaillent à Luxembourg et qui utilisent l'A31, qui sont des usagers et qui eux, veulent qu'on trouve une solution pour améliorer leur mobilité. »

« Il faut faire vite et ne plus tergiverser ; agissez, assez discuté, c'est lamentable. » C403

Un cahier d'acteurs déposé par l'association NAPA 31 fait valoir l'impasse de la situation actuelle :

« Au cœur de nos villages, nous vivons la réalité des faits. Des milliers de véhicules empruntent chaque jour des ruelles de la fin du 19^e siècle avec les risques pour la sécurité de ses habitants - La vie au cœur de nos villages est devenue un enfer. »

L'Edito du journal La Semaine du 26 janvier par Stéphane Getto résume à sa manière la nature de cette concertation : « L'A31 bis en danger : « c'est une petite musique qui commence à se faire entendre,[...]. La consultation sur l'A 31 bis, qui se clôt le 3 février, prendrait un virage dangereux. En cause : la surreprésentation des « anti » dans les réunions publiques. Avec deux catégories de participants toujours largement majoritaires : les riverains qui redoutent de voir passer une autoroute dans leur jardin, où craignant quasiment l'expropriation, et les militants écologistes qui crient au saccage environnemental ou s'enferment dans des postures de principe « anti bagnole ». Ce constat ne devrait cependant surprendre personne.[...] Ce sont en priorité les opposants au projet, quels qu'ils soient, qui font le déplacement et surtout se font entendre. Souvent plus motivés plus organisés, plus directement concernés aussi. »

Un Panel d'Alternatives

Si la parole dominante témoigne d'un refus de l'infrastructure autoroutière, elle veut prendre en compte la réalité : On ne peut pas rester sans rien faire et il faut chercher des solutions. Ainsi elle émet une « proposition 5 », réfutant l'appellation en termes de langage du débat public de « l'option zéro » qui donne trop le sentiment de ne vouloir rien faire. « *Face à cette unique solution de facilité qui nous est présentée (Construire l'A31bis), faisons preuve de réflexion collective et d'esprit critique pour imaginer et proposer un panel de solutions souples, intelligentes et vertueuses.* » C431

Les participants au débat déposent sur le site des éléments de solution documentés, :

- L'idée du monorail Supraways qui avait été souvent proposée lors du débat public de 2016 est esquissée une seule fois. Il avait été établi que la capacité de ce monorail n'était pas conforme à l'enjeu.
- Des aménagements de l'infrastructure actuelle imaginés pour fluidifier la circulation et pourquoi pas pouvoir rendre inutile le projet d'A31 bis

« Circulation à contresens, vitesse régulée, diminution des poids lourds par une taxation spéciale qui les ferait renoncer à emprunter cet itinéraire » - intervention N° 22 lors de la réunion de Terville

Beaucoup d'intervenants cherchent des solutions pour alléger la circulation le long de l'actuelle autoroute A31 :

« Pour réduire les bouchons à court terme il faut augmenter le nombre de jours de télétravail, assouplir les horaires de travail, payer les heures perdues dans les bouchons, revoir la taxation des véhicules de fonction, et enfin augmenter les pistes cyclables vers les aires de covoiturage. » C637

Certains proposent de nouer de nouvelles relations avec le Luxembourg :

En suggérant d'Interroger le modèle économique qui rend la Moselle dépendante du Luxembourg

« Assez nous n'avons aucun intérêt à favoriser le départ des salariés français vers ce paradis fiscal [...] on va construire une autoroute pour encore accentuer ce détournement de nos impôts et salariés. On est vraiment les dindons de la farce. » C227

« Pourquoi notre région et notre pays subventionnent une autoroute qui fera partir avec plus de facilités ces compétences à l'étranger ? Nous citoyens lorrains payons pour offrir nos travailleurs formés au marché luxembourgeois. » C 894

« Créons des emplois en Moselle et Meurthe-et-Moselle avec les mêmes conditions de salaire, de retraite, de charges patronales qu'au Luxembourg. Ainsi, moins de véhicules, moins de déplacements et moins de pollution, donc plus besoin d'autoroute.» C 926

Le modèle luxembourgeois apparaît fragile aux yeux de certains et pourrait s'effondrer.

« Imaginez un seul instant que le Luxembourg ne soit plus ce qu'il était, ce serait un immense gâchis. » C 282

Au minimum certains participants proposent de redéfinir de nouvelles relations avec le Luxembourg pour réduire les bouchons à court terme :

« Un plan en plusieurs points : augmenter le nombre de jours de télétravail, Assouplir les horaires ; Paiement des heures perdues dans les bouchons, revoir la taxation des véhicules de fonction. » C 637

Et de toutes les façons harmoniser les programmes routiers luxembourgeois et français dont certains ne sont pas loin de penser qu'ils sont décidés de manière autonome, sans vouloir se coordonner.

« Du haut du Mont Saint-Quentin et de sa maison, l'esprit de Robert Schuman doit être bien chagriné de ce manque de coopération flagrante. » A928

Pour le développement du télétravail

Devenu depuis peu familier pour beaucoup de salariés, il apparaît souvent comme la bonne idée permettant d'alléger les trajets domicile-travail et par là même de désengorger l'autoroute sans avoir à en augmenter la capacité. Mais il se heurte à un certain nombre d'obstacles dont les participants imaginent bien qu'ils pourraient être surmontés.

Il est parfois interdit : *« J'ai un métier et un travail qui me permettraient de travailler à domicile, mais mon employeur est contre le télétravail, Du coup je dois rouler et perdre entre 1h30 et 2h par jour sur la route. Ne peut-on pas les forcer ou les inciter (financièrement parlant par exemple) à autoriser leurs personnels candidats et en capacité ? » C594*

Citée le plus souvent, la réglementation fiscale complexe en rend l'extension délicate, ou du moins peu attractive

Alternatives Ferroviaires

Plusieurs participant.e.s ont mis sur la table des arguments en faveur d'alternatives ferroviaires : *« Existe-t-il un plan d'actions concret et réaliste pour acheminer les gens aux gares ? On manque de navettes vers les gares, on manque de places de stationnements aux gares et ce n'est pas les 300 places de parking à Thionville disponibles à horizon 2024 qui vont débloquer la situation actuelle. » C447*

« Si l'autoroute apparaît comme un Investissement sans avenir, je demande un Investissement dans le transport ferroviaire, son développement, et son accès pour tous, c'est ça l'avenir ! Ne vous trompez pas de voie ! » C581

Plusieurs personnes disent qu'il faut développer l'offre ferroviaire mobiliser des financements pour cela mais qu'il faut aussi développer des équipements, de regroupement et d'acheminement des voyageurs dans les gares grâce à la multiplication des parkings. Le dialogue s'ouvre parfois sur leur caractère payant ou gratuit *« puisqu'ils sont aussi financés par le Luxembourg »*

Ils font valoir que l'alternative ferroviaire entre en harmonie avec l'annonce de l'Etat de favoriser l'émergence de REM (Réseau Express Métropolitain). Même si certains font valoir que cette solution ne résout pas tout. Certains participants le font amèrement valoir :

« *Tous les lieux de travail au Luxembourg ne sont pas atteignables par le train.* » C280

« *Quand je lis certains commentaires, que la SNCF pourrait être une alternative à ce projet, les personnes qui proposent cette solution ne prennent jamais le train : des pannes, des grèves, des retards depuis des années et des années, et aucune amélioration.* » C926

Ou alors en rapportant des vicissitudes vécues par les utilisateurs du train. Ils souffrent d'une difficulté d'accès aux gares :

Intervention N°24 de la réunion de Bertrange : « *ça serait bien d'agrandir les parkings pour qu'on puisse tout simplement s'y garer (...), Si on ne peut plus se garer à partir de 7h30, on ne peut pas envisager le train.* »

Alternatives Bus

Le Vice-Président de la Région Grand Est l'affirme lors de la réunion de synthèse de Thionville : « *Vu le temps de l'infrastructure ferroviaire, nous avons besoin d'une complémentarité sur le routier avec des cars express qui soient beaucoup plus nombreux.* »

Intervention N° 8 – Réunion de Florange le 8 décembre : « *Les Bus, Pour l'instant ils sont vraiment aux Trois quarts vides. Je pense qu'il faudrait faire des efforts pour les remplir* » Le projet A31 bis intégrera une voie réservée aux transports en commun (BAU) lors des saturations. Certains pensent que l'autorité organisatrice de mobilités devrait étudier concrètement les perspectives ouvertes par cette future hypothèse et les modalités de continuité avec le dispositif luxembourgeois en cours de construction.

Toutefois si l'A31 bis devait se réaliser,

« *Il est important qu'il y ait une voie dédiée aux bus ou leur permettre l'accès à la BAU en heure de pointe.* » C404

« *La voie réservée au covoiturage doit être posée comme un impératif.* » (Visite exploratoire)

Alternatives parking

La revendication de parkings d'accès aux gares, aires de covoiturage arrêts de bus transfrontaliers fait l'objet de nombreux débats. Ils sont décrits comme trop peu nombreux et souvent saturés, payants malgré des financements conjoints apportés par le Luxembourg, sans la perspective d'un plan de développement ambitieux dans le cadre du *Grenelle des mobilités*. L'information donnée par le Sous-préfet de Thionville selon laquelle le PMF (Pôle Métropolitain Frontalier) va présenter dans les prochaines semaines, une stratégie de déploiement des Parkings-Relais est enregistrée.

Le vélo

Il est cité parfois comme une politique alternative en centrant le réseau de pistes cyclables vers les parcours de covoiturage. » C637

« Pour accroître la capacité des parkings près des gares il faudrait que les gens soient au courant que le vélo permet de faire plus de 2 km à plus de 10 km/h en vitesse de pointe (mon trajet aller pour le travail fait 7,5 km que je fais en 25-30 min) : ça passe notamment par des vraies pistes cyclables, larges et confortables pour rouler entre 15 et 30 km/h, qui sont des chaussées selon le code de la route. » C808

Le choix des tracés

Même s'il s'agit là de l'objet de la concertation : « éclairer le maître d'ouvrage sur le choix d'un tracé », les débats, dominés par le refus d'une solution autoroutière et la recherche d'une alternative s'en préoccupent assez peu. Les prises de position en réunions publiques, sont rares, C'est dans les 885 questions et propositions qu'on les trouve en plus grand nombre. Souvent peu argumentées et peu motivées, les prises de position apparaissent assez péremptoires (Je choisis le tracé X/ Je refuse le trajet Y)

Toutefois leur analyse et celle des cahiers d'acteurs font apparaître des tendances profondes.

Le tracé F 4

Le tracé F4, conforme au tracé historique, ayant notamment fait l'objet de la grande mobilisation du printemps 2016 lors du débat public, a été profondément modifié. Il est présenté cette fois sous forme d'un tracé totalement souterrain, même si certains considèrent qu'il s'agit toujours d'une implantation en centre-ville.

Les arguments forts, présentés par l'association Paix à Florange, de proximité avec des écoles et les jardins des habitations, ont été entendus et le nouveau tracé en souterrain les gomme en grande partie. Ce qui ne veut pas dire que les participants n'ont pas conscience des nuisances nouvelles créés par un souterrain, dont il faut surveiller les points d'entrée et de sortie, les évacuations des fumées toxiques et leurs conséquences sur la santé des riverains.

A l'exception de l'association Paix à Florange, le fuseau F4 apparaît souvent, à la suite du débat, comme un moindre mal pour un certain nombre de participants.

Présenté par la table 7 lors de la réunion de Florange le 9 janvier : *« si on doit quand même retenir un projet, on va dire que la solution qui a le moins d'impact a priori et est pressentie, étant celle du F4 profond. »*

Intervention lors de la réunion de Fameck: *« En tant que Président de la CC val de Fensch, je soutiens effectivement cette version F4, à la fois parce qu'il n'y a pas d'expropriation, il n'y a pas de déforestation massive ; il y a une certaine protection des populations, contre effectivement tout ce qui est nuisances sonores, nuisances sanitaires »*

« Le trajet F4 me semble le plus adapté si on considère le temps pour le mettre en place et l'impact sur l'environnement. » C608

Sans pour autant minimiser les conséquences négatives de ce choix,

Présenté par la table 4 lors de la réunion de Florange le 9 janvier : *« les inconvénients : les expropriations de la zone d'activité de Sainte-Agathe, le sacrifice des jardins paysans, l'incertitude sur l'impact des sorties, notamment au niveau des gaz d'échappement, le passage proche des écoles. »*

Les tracés F5

La perspective du tracé F5 est apparue dans le courant du dossier du fait de l'arrêt total de l'activité de la cokerie d'Arcelor et donc de la disponibilité potentielle des terrains désaffectés. Lieu potentiel de passage, lieu de valorisation et de réserve de développement pour le val de Fensch, à proximité du Luxembourg. Cette hypothèse a bénéficié du soutien du maire de Florange qui l'a révélée, et l'a proposée comme trajet alternatif à mettre à l'étude. Sous ses 2 formes, « tunnel de surface » et « tunnel profond » pourtant générateurs de nuisances différentes, les tracés F5 ont entraîné une forte mobilisation de riverains nouveaux, et de fortes oppositions incarnées par le collectif *Non à l'autoroute à Florange-Quartier Gare*. Le point de départ de la mobilisation du rejet a été l'impact en matière d'expropriations de logements, pour la variante F5 en tunnel de surface, déclenchant une angoisse, une colère et finalement un refus. A ce moment de la concertation, l'incertitude est encore grande sur ce que pourrait être le tracé réel. De ce fait les inquiétudes de ceux qui se trouvaient sur le tracé de ce fuseau ne pouvaient être levées.

« Au sujet des expropriations, on nous répond que nous serons indemnisés à hauteur de la valeur de nos biens, ouf nous voilà rassurés ! Mais connaissez-vous la réalité du marché actuel ? Les prix ? La rareté des biens disponibles ! Il nous sera impossible de retrouver des conditions équivalentes, dans un périmètre raisonnable sans augmenter encore nos temps de trajets quotidiens pour aller au Grand-duché. » C447

Intervention N°3 de la réunion de Florange du 8 décembre : *« une vie de quartier rasée »*

Intervention N°18 de la réunion de Fameck : *«Le tracé F5 est un coup de sabre au cœur de - je cite le dossier de concertation-, une vaste zone naturelle dans la vallée sidérurgique, très urbanisée, de la Fensch, avec des ouvrages démesurés au cœur de Florange et de sa forêt domaniale. Une reconfiguration du paysage qui impactera inmanquablement la continuité écologique de cette zone naturelle qu'est donc le site de Bettange. ».*

Le tracé F5 est aussi apparu comme celui qui transférait dans une zone nouvelle des nuisances inconnues en termes de circulation, donc de bruit, de pollutions dues aux rejets d'échappements, donc des problématiques sanitaires et de santé insuffisamment étudiées à ce jour.

Avec précision et beaucoup de travail sur le sujet, au-delà de la mobilisation publique, souvent réussie spectaculairement et déclenchant un mouvement de sympathie bien au-delà des frontières de la ville le collectif a fait apparaître les difficultés que rencontrait ce tracé.

D'abord au niveau de l'emprise foncière nécessaire et de son coût élevé financier et humain en termes d'expropriations et de bouleversements des quartiers qui se retrouvent traversés par les réseaux routiers.

Puis en débouchant sur le bois de l'Etoile son impact important et difficile à compenser du fait de l'importante surface forestière à défricher. Concernant précisément la forêt domaniale protégée, siège d'une riche biodiversité, le collectif développe un argumentaire juridique concluant à l'impossibilité juridique à traverser cette zone.

La proximité identifiée récemment d'une mosquée turque proche d'un itinéraire potentiel crée une difficulté supplémentaire : la sortie du tunnel est proche de la mosquée, et traverse les terrains qui lui appartiennent.

« Impact sur 2 000 fidèles et sur plus de 5 000 personnes qui sont touchées indirectement dans la région par l'impact sur ce lieu cultuel, qui est un symbole de vivre ensemble. Si le tracé F5 est pris, il aura un impact humain sur une communauté. » C885

C'est une péripétie supplémentaire qui révèle à quel point l'acceptabilité de cette réalisation ne sera jamais totalement établie. Le maître d'ouvrage peut en déduire la certitude de voir accompagner chaque acte par des recours et manifestations plus ou moins pacifiques.

Quant au tunnel profond, les participants font valoir son coût élevé (le plus cher des quatre) ; le défi posé à ce jour de la décontamination des terres du crassier, les forts mouvements de déblais et de remblais et les difficultés techniques imaginées.

Le point de vue de la table 6 lors de la réunion atelier de Florange : *« Si on creuse dans notre jardin, à 6 mètres, nous avons de l'eau. Or, vous, vous allez descendre au moins à 30 mètres »*

Les manipulations considérables de déblais (à traiter) et de remblais, les incertitudes sur le calendrier de la mise à disposition des terrains en font un projet inabordable dans le temps du projet. La grande difficulté d'implanter un échangeur irriguant cette zone et permettant sa valorisation en rend d'ailleurs son intérêt moins manifeste.

Le maire de Florange très engagé dans la demande de prise en considération de ce tracé pour en étudier davantage les effets a pris acte de la difficulté et des refus de ces tracés. Point de départ de la mobilisation des Florangeois en 2022, ce tracé n'a bénéficié d'aucun soutien et a reçu le maximum de rejets. Il ne se révèle plus, dès lors soutenu par personne.

Le Tracé F10

Le tracé F10 fait l'objet de la plus grande mobilisation d'intervenants relayant la pétition du maire de TERVILLE qui regroupe 1759 signatures sur un slogan simple « je refuse la variante F10 en viaduc » Un tracé dont on avait peu parlé lors de la concertation de 2018-2019 au point que certains avaient voulu ou bien le retenir, compte tenu de l'absence d'opposition ou bien l'éliminer dans la mesure où il n'intéressait personne.

L'examen attentif de cette proposition, notamment lors de la première visite exploratoire a montré

- Que la ville de Terville se trouverait ainsi enclavée entre 2 infrastructures autoroutières
- Que le projet était le moins susceptible de capter des automobilistes renchérissant ainsi le coût du péage (malgré son moindre coût à la construction)

- Que sa réalisation impliquait une tache massive dans le paysage par l'ouvrage du viaduc et qu'il impactait de manière forte le bois d'Illange sur plus de 9ha
- Et que son caractère payant de Richemont jusqu'à la frontière renforçait le sentiment de spoliation vis-à-vis des utilisateurs habituels de l'A31

De fait au fil de la concertation, cette proposition de tracé qui aurait pu être retenu en 2019 du fait de l'absence d'intérêt des populations et apparaissant de fait comme le plus acceptable s'est révélée comme le plus repoussoir, créant une dynamique de rejet incontestable.

« Le tracé F10 sera à moins de 200 mètres de chez moi, accepteriez-vous ça chez vous ? Épargnez moi une réponse technique minimisant les impacts et ayez le courage de répondre par un non svp. » C464

« Je m'oppose au tracé F10-Viaduc qui entourera ma ville de Terville ce qui créera une nuisance sonore importante, une pollution par le gaz d'échappement également importante et fera baisser le prix de mon bien immobilier. ». C467

« Habitant Illangeois, je suis contre le tracé A31bis F10, nous sommes déjà impacté par la mégazone, par Knauff (Nuisances olfactives, sonores et visuelles), par un projet de panneau solaire. Merci d'annuler cette option. ».C571

Péage – Financement

Depuis l'origine le projet est prévu sous forme d'autoroute concédée et le calendrier de sa réalisation prévoit bien la recherche d'un concessionnaire. L'idée reste toutefois controversée.

Sur le plan du principe d'abord.

Une idée fortement répandue est que l'infrastructure, déjà payée par l'effort de tous, ne doit pas être monnayée.

« En 1974, nos habitants ont fait l'objet d'expropriations ou ont fait une cession de terrains au nom de l'intérêt général, en contrepartie de la jouissance de commodité de rejoindre le chef-lieu d'arrondissement. Nous contribuables avons payé cette infrastructure. Aujourd'hui l'état nous spolie de notre bien commun. » Cahier d'acteurs NAPA31

« La route est un bien public (comme le pratique de nombreux pays européens), pas une excuse pour faire payer ad vitam aeternam les usagers et engraisser cette mafia routière. Le Luxembourg a montré l'exemple. » C432

« Je ne comprends pas pourquoi la partie historique de l'A31 passerait payante alors que seul le trafic frontalier bénéficiera de cet aménagement. Tout le monde ne se rend pas au Luxembourg en provenance de Richemont, il est anormal que ce tronçon historique desservant de nombreuses communes avant le Luxembourg, devienne payant. » Q564

Par raison ensuite

Le montant des tarifs proposés effraie et certains anticipent avec inquiétude l'actualisation du prix de l'estimation actuelle. Cette solution apparaît comme une ponction supplémentaire insupportable pour le budget des ménages ou même des salariés transfrontaliers dont on pense parfois à tort que l'employeur pourra se substituer à eux. Il est donc réclamé que le péage soit le moins élevé possible.

« Je pense qu'il n'y a pas besoin d'algorithme pour savoir que les prix dans la construction flambent et que le prix du péage sera bien plus important à l'ouverture de ce contournement que votre projection qui date de plusieurs années. » C454

« Je ne connais personne dans mon entourage qui soit prêt à payer un péage. Je suis frontalière et florangeoise et je ne suis pas prête à déboursier les sommes annoncées pour cela; j'ai déjà assez de frais avec mon véhicule. » C447

Rendant plus forte la pression sur le réseau actuel. De ce fait la recherche des voies d'évitement du péage donne le sentiment que les routes secondaires subiront une charge de circulation supplémentaire. La démonstration sur les reports de circulation s'est avérée insuffisante.

« L'augmentation inéluctable du trafic et le coût de ce péage entraîneront un report d'une partie du trafic vers les routes traversant nos villages limitrophes. Ce qui signifiera encore plus de nuisances pour les riverains (trafic accru, pollution de l'air, pollution sonore, danger pour les piétons et autres usagers de la route...). Il est plus que temps que des alternatives sérieuses soient mises en place rapidement. » C 870

« Si l'autoroute devient payante les gens ne la prendront pas et prendront les routes nationales. » C 415

Un péage le moins élevé possible

Ceux qui ne s'opposent pas au péage, en s'y résignant souhaitent qu'il soit le moins élevé possible en cherchant des financements complémentaires (financements européens, taxe poids lourd...) pour alléger le reste à payer pour les utilisateurs.

« Il faut une taxe sur les poids lourds pour que le péage soit le moins élevé possible. » C404

« Pourquoi ne pas réinstaller les portiques de télépéage qui avaient été préconisés par Ségolène Royal pour faire financer l'entretien des autoroutes par les professionnels de la route, pour qui elles sont gratuites. » C574

Et modulé selon les utilisateurs

Il est suggéré que les utilisateurs résidents bénéficient d'une exonération de péage et qu'il soit modulé selon les heures d'utilisation.

Et la moins contraignante possible.

Quant aux modalités de perception du péage, l'interrogation sur le fonctionnement du *free flow* et donc la suppression des bouchons créés potentiellement aux gares de péage, elle n'apparaît plus comme une inquiétude, contrairement aux débats de 2018-2019. Tout au plus un rappel :

« OUI cette autoroute doit être à péage NON le péage ne doit pas être des barrières traditionnelles. » C654

Impacts – biodiversité

Pour beaucoup de participants, la préservation de la biodiversité est une préoccupation prégnante sans être démontrée. Ceux qui vont le plus loin dans cette direction sont les membres de l'association de sauvegarde du site de Betange, parlant au nom d'un collectif de 10 associations patrimoniales et environnementales. Avec détermination soir après soir, et dans un cahier d'acteurs très documenté ils expliquent en quoi le site de Betange implanté dans un ensemble boisé de 450 hectares constitue un réservoir remarquable de biodiversité, énumérant un certain nombre d'espèces déjà à protéger. L'allée des marronniers est ainsi devenue un symbole de la résistance à la pénétration par l'automobile. Le maître d'ouvrage semble avoir entendu ce message prévoyant la préservation de cette allée plantée en prévoyant un passage souterrain, non sans un certain surcoût au demeurant. Il reste à démontrer que ce passage souterrain est possible et ce qu'il aurait comme conséquence sur des arbres désignés comme centenaires. A tout le moins il conviendrait de faire un état phytosanitaire de cette plantation avant même de commencer des travaux de transformation.

Une des associations de ce collectif va plus loin en opposant 2 intérêts généraux :

« L'un étant celui de la libre circulation de citoyens, dans des conditions correctes, intérêt par ailleurs aisément monétarisé, l'autre étant celui de la [...] libre circulation et de la quiétude d'une faune menacée, non monétisable. » C861

Sur cette base un cahier d'acteurs fait valoir pour le tracé F4 : « les impacts en termes de pollution lumineuse, visuelle, sonore et atmosphérique considérables [...] Le passage en souterrain ne réglant pas le problème de la Co-visibilité avec l'ouvrage. » Pour le tracé F5 il considère qu'il s'agit « d'un coup de sabre au cœur d'une vaste zone naturelle dans la vallée très urbanisée de la Fensch avec la destruction de 14 hectares de forêt. » Le tracé F10, s'il devait se réaliser « induirait un taux de mortalité des espèces par collision particulièrement élevé ». (Cahier d'acteurs N°6).

Plaidant pour un abandon total du projet, et la recherche de solutions de mobilités alternatives, le cahier d'acteurs N°6 demande qu'une éventuelle réalisation puisse être « la plus éloignée possible » et qu'il soit accordé « une attention particulière à l'allée des marronniers ».

Impacts - air

Que le projet doive enregistrer la perspective d'une moindre production de pollutions du fait de la diminution des bouchons, et que la perspective de développement des véhicules électriques ait le même effet, laisse sceptiques les participants aux débats qui ne croient guère à cette double perspective énoncée par le maître d'ouvrage.

D'autant que la zone est déjà significativement impactée notamment par l'usine Knauf, souvent dénoncée.

« les effets cumulatifs de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores entre l'A31bis, l'usine Knauf et l'A31 inquiètent. » Intervention N°26 de la réunion de Bertrange

Ils font valoir que les tunnels profonds ne signifient pas diminution des émissions polluantes, et que celles-ci au contraire se concentrent sur les extrémités des tunnels.

Impacts - bruit

La remise à niveau environnementale pour un projet neuf porte aussi sur le bruit. La demande de murs anti bruit rencontre le scepticisme de ceux qui ont déjà entendu des promesses de ce type sans en voir la réalisation .Mais la revendication reste posée.

Là aussi une régulation du trafic pourrait valoir amélioration sur ce critère.

Intervention N°30 lors de la réunion de Bertrange : "j'ai une solution. Vous limitez la vitesse à 90 comme vous êtes à Metz, vous avez 90 à Metz, on n'est pas moins que Metz, donc vous pouvez faire la même chose et on limiterait au moins à 10 décibels le bruit"

Le débat esquisse une réflexion sur la manière de construire l'infrastructure

Le chantier, dont on devine l'ampleur et les désagréments qu'il va faire peser sur l'infrastructure déjà chargée.

« Les nuisances sonores tout au long de la journée. » C 805

Et les contentieux éventuels

« Qui sera tenu responsable en cas de mouvement de terrain, car qui dit travaux souterrains de forage dit vibrations etc.... Si ma maison bouge ou présente des fissures dues aux vibrations de forage. » C805

La réalisation peut-elle être exemplaire ?

« Quelles seront les origines géographiques (régions, pays) des matériaux utilisés pour la construction des infrastructures et 3eme voie: remblai, bitume, glissières de sécurités? Est-ce que l'impact de l'extraction de ces matières premières est pris en compte dans la réflexion sur l'impact environnemental global de la construction. » ? C89

Demande de précisions et recommandations au maître d'ouvrage de l'A31 Bis

Dans ce rapport les garants ont identifié les différents points sur lesquels le public interroge le projet et par rapport auxquels les responsables du projet doivent apporter des éclaircissements. Certaines interrogations et arguments qui ont émergé durant le débat, n'ont pas encore fait l'objet d'une réponse. C'est l'ensemble de ces interrogations qui sont précisées ici.

Il est donc demandé à l'Etat d'y répondre ou de préciser qui peut répondre quand, s'il ne le peut pas lui-même.

Il doit rendre publique sa décision de poursuivre, modifier, suspendre ou abandonner son projet. S'il le poursuit, il conviendra d'énoncer son choix en indiquant sur quels points il modifie son projet et de mener en parallèle une réflexion *sur la variante 5*.

A propos de la concertation : 3 préconisations :

- Profiter de la phase de concertation continue encore ouverte pour sensibiliser les jeunes publics (étudiants, lycéens, collégiens, apprentis) au projet d'infrastructure et à ses implications. Il apparaît nécessaire de proposer un plan d'information et de concertation sur ce point.
- Si la décision du maître d'ouvrage prend la forme d'une simple lettre du ministre comme à la suite du débat public de 2016 et à celle de la concertation intermédiaire de 2018-2019, on ne pourra se contenter de cette simple décision, qui à l'évidence n'entrera pas dans les détails.

Il importe de pouvoir **prendre connaissance publiquement du rapport des garants et de la réponse ministérielle**. Il devra être organisée une réunion de rendu de la concertation dite de « *reddition des comptes* ». Elle devra permettre de rendre publics les enseignements que le porteur de projet tire de cette concertation et les réponses qu'il apporte aux interrogations posées par les participants à la concertation.

- Auditionner un certain nombre de rédacteurs de cahiers d'acteurs qui ont fait des propositions complètes et complexes (ex cœur de ville sans camion) et qui ne pouvaient avoir d'écho dans les réunions publiques.

A propos de la transparence : Rendre publiques les études préalables

- L'Etude du *cabinet Ranette* sur la biodiversité autour du parc de Betange.
- L'état d'avancement de la procédure de classement de l'allée des marronniers.
- Présenter l'étude d'impact du projet ainsi que les études préalables (faune-flore ...) avant leur inscription dans le dossier soumis à l'enquête publique.

Des explications complémentaires et/ou des études préalables

- Mettre au point un instrument de mesure et de suivi du bilan carbone de ce projet.
- Etablir un tableau prévisionnel des temps de parcours selon le tracé susceptible d'être choisi.
- Réaliser une analyse phytosanitaire sur la situation des marronniers centenaires et les atteintes subies selon le scénario choisi.
- Eclaircir le concept de co-visibilité à propos du parc et du château de Betange)

« L'option Zéro » doit faire l'objet d'une analyse prospective. En parallèle de la préparation du dossier soumis à l'enquête publique.

En interrogeant le « Grenelle des mobilités », il est nécessaire de mettre en évidence les scénarios complémentaires ou alternatifs pour le renforcement d'un plan de circulation multimodal avec le Luxembourg. Cette analyse doit comprendre notamment

- le plan de développement de l'offre ferroviaire et son accès (plan de parkings...) de part et d'autre de la frontière.
- le schéma de développement du covoiturage.
- le schéma de développement du transport par BHNS.

En ce qui concerne l'élargissement de l'infrastructure au nord de Thionville

Approfondir l'hypothèse d'affectation de la BAU à la circulation des transports collectifs. Ainsi que l'hypothèse d'une voie réservée au covoiturage [présentation des expériences déjà tentées à ce jour]

Confronter la solution choisie avec les décisions et propositions faites sur la partie luxembourgeoise de la liaison autoroutière.

Une infrastructure autoroutière qui ne soit pas celle du passé.

Esquisser et rendre publics les scénarios de l'autoroute du futur pour donner à voir ce que pourrait être une infrastructure mise à la disposition des automobilistes entre 2030 et 2035

à propos du péage

Recenser les différents partenaires financiers qui pourraient contribuer au financement de l'infrastructure et donc en diminuer par là le poids pour les utilisateurs. Présenter l'état d'avancement des réflexions sur l'Ecotaxe.

Rassembler les différents modèles de modulation de péage.

Recenser les différents systèmes de *free flow* et le bilan des expériences déjà réalisées.

Sur le projet d'infrastructure

Revoir le dessin de l'échangeur 42 (celui du bois de l'Etoile) et l'échangeur 41 (celui de sainte Agathe) pour apprécier la possibilité d'augmenter les fonctionnalités et d'indiquer leur coût en consommation d'espace et leur impact sur les boisements.

Présenter le tracé des éventuels murs anti bruit.

Présenter l'esquisse du chantier dans son calendrier et dans ses modalités. Proposer un suivi de ce chantier associant les riverains.

Sur les pollutions

Etablir un point zéro des pollutions et leur effet sur la santé. Proposer un dispositif partagé des mesures permettant d'en établir leur évolution prévisionnelle. Pendant la période d'élaboration du dossier de l'enquête publique, avant le démarrage des travaux, puis celles du chantier et enfin après la mise en service.

Annexes

Annexe 1 - Analyse des cahiers d'acteurs»

Analyse des cahiers d'acteurs remis à l'occasion de la réunion de synthèse et exposés au maître d'ouvrage le 2 Février

Fidèle au principe d'équivalence de la parole de la CNDP, nous analysons les cahiers d'acteurs selon leur ordre d'arrivée, sans les classer par genre (élus et collectivités d'une part associations d'autre part) nous regroupons les contributions 15/16 et 20 émanant respectivement de ATTAC Moselle, Air vigilance et Lorraine environnement qui sont un *copié collé* d'un même texte.

N°	Entités
1	Alternatives 31
2	Ecologistes du Grand Est
3	Fédération régionale des travaux publics
4	CA de Porte de France-Thionville
5	Impact lorraine mobilités
6	Association de sauvegarde du site de Bétange
7	Entreprises lorraine Nord (ELN)
8	Paix à Florange
9	FNAUT-AGIR
10	CC Val de Fensch et commune de Florange
11	Non à l'autoroute à Florange
12	The Shifters
13	Eurometropole de Metz
14	Bureau municipal de Florange
15	Association ATTAC
16	Association Air Vigilance
17	Non à l'autoroute à péage (NAPA 31)
18	Elus d'opposition Florange
19	2 Contributions de M Leonard
20	Lorraine nature environnement
21	Conseil Départemental de la Moselle

Numérotation des 21 cahiers d'acteurs enregistrés.

Au-delà des cahiers d'acteurs le site de la concertation a enregistré des contributions très argumentées qui n'ont pas revendiqué à être dans cette catégorie : *E login 4*, le syndicat mixte ouvert issu de la communauté d'agglomération portes de France Thionville exprime à quel point le tracé F10 serait préjudiciable selon ses auteurs à la réalisation du parc industriel et logistique de la ZAC Europort. Le conseil de développement de la même communauté d'agglomération rappelle son attachement à l'infrastructure A31 bis en rejetant résolument le tracé F10.

1 Alternatives 31

Alternatif 31, collectif réunissant 26 associations au long des 115 km de l'A31, a centré sa représentation sur les problèmes de santé et la compatibilité du projet avec la stratégie nationale bas carbone (SNBC) et la loi climat et résilience. Ce collectif estime que le projet soumis à la concertation est totalement incompatible avec les engagements nationaux. Il propose que les réflexions se portent sur un autre modèle de développement visant à réduire le nombre et la durée des déplacements et à utiliser d'autres modes de déplacements. Il se déclare prêt à participer à un dispositif de co-construction qu'il appelle de ses vœux.

2 Ecologistes du Grand Est

Le Groupe Les Écologistes de la Région Grand Est considère que le projet de l'A31 bis ne respecte pas les engagements climatiques et environnementaux de la France. Il considère que le projet ne supprimera pas la congestion de circulation et aggravera donc la pollution de l'air. Le groupe préconise d'harmoniser le projet français avec le projet luxembourgeois actuellement en construction. Le groupe formule nombre de propositions visant à réduire la circulation autoroutière, la dépendance économique avec le Grand duché du Luxembourg et demande une évolution vers davantage de mobilités alternatives. Il souhaite donc que le projet A31bis ne soit pas réalisé.

3 Fédération régionale des travaux publics

La Fédération des Travaux Publics de Lorraine a pris le parti de ne pas émettre de préconisation sur le choix des fuseaux « nous prenons position de ne pas prendre position » mais elle apporte sa lecture de « technicien » pour enrichir l'analyse partagée des différents fuseaux soumis à cette concertation. La fédération conclue sa présentation en rappelant que, de son point de vue, ce projet est de nature à faciliter l'activité de ses membres et de renforcer l'attractivité économique de la lorraine.

4 Communauté d'agglomération de Porte de France-Thionville

Cette communauté tient à rappeler l'historique des étapes de concertations et de participations qui ont amené l'Etat à soumettre 4 propositions de tracés à cette nouvelle concertation, tout en excluant la proposition de tracé F10 jugée défavorable à la desserte du Val de Fensch, elle réaffirme le besoin et l'urgence pour le territoire de pouvoir disposer d'un axe structurant favorisant l'attractivité économique et les mobilités par une solution en « tunnel profond ». Elle rappelle la nécessité que le projet d'échangeur de l'Etoile soit complété et que la jonction avec la RN52 soit réalisée.

5 Impact Lorraine mobilités

Cette association qui s'exprime au nom du « monde économique régional » considère que l'avenir de la région repose en grande partie sur la fluidité des mobilités. Elle est donc favorable à la réalisation de l'A31bis compte tenu du doublement du trafic ces trente dernières années. Elle s'en remet aux spécialistes pour choisir entre les deux solutions qui lui semblent les plus favorables : F4 tunnel profond ou F5 tunnel simple. Pour avoir été présente à différentes réunions de concertation elle comprend l'inquiétude des riverains et des associations environnementales générées par l'ampleur de ce projet et de ses impacts.

6 Association de sauvegarde du site de Bétange

Initiée par les propriétaires du site, l'association fédère 10 associations environnementales et patrimoniales. Elle rappelle qu'au cœur d'une zone largement urbanisée et industrialisée, le site de Bétange constitue un secteur remarquable de 65 hectares dont le parc et l'enceinte de 4 kms sont inscrits à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques. C'est ce qu'elle a souhaité développer par une analyse environnementale détaillée. Elle se prononce donc contre le projet de l'A31 bis et pour le développement en priorité des moyens alternatifs de mobilité sur le territoire nord-mosellan. Si le projet venait, malgré tout, à se réaliser, l'association et ses dix partenaires demandent que le nouveau tronçon s'éloigne au maximum du parc de Bétange et préserve l'allée des marronniers longue de 700 mètres.

7 Entreprises lorraine Nord (ELN)

ELN, association représentative de 180 chefs d'entreprises du Grand-Est, considère que le projet d'A31bis représente un enjeu crucial de mobilité pour la Région Grand-Est et tout particulièrement pour la Moselle Nord. ELN juge nécessaire de développer conjointement, ce projet d'autoroute et l'ensemble des solutions liées à la mobilité : voies ferroviaires, espaces de covoiturage... Elle considère que la mobilité d'aujourd'hui et de demain doit favoriser les actions de covoiturage, avec des solutions clé-en-main pour ses usagers (plateforme performante). Elle doit également respecter les riverains mais aussi la biodiversité.

8 Paix à Florange

Cette association de riverains indique relayer l'avis unanime des habitants, contre le projet de l'autoroute A31 bis compte tenu des impacts environnementaux et des contraintes de voisinage. Historiquement installée dans l'opposition à ce projet, elle en a permis une profonde transformation au fil des concertations. Elle réclame une véritable politique de transports en commun en jouant sur la complémentarité des différents modes de déplacements et la création d'une autorité organisatrice de transports qui coordonne l'ensemble des services de transports dans le périmètre des tracés.

9 FNAUT-AGIRR Lorraine

Cette association agréée de protection de l'environnement et d'intérêt général, réclame une réflexion sur une nouvelle relation entre la région et le Luxembourg car elle ne peut pas considérer que, définitivement, « les dépenses soient d'un côté et les bénéfiques de l'autre. » Soucieuse de développer les moyens de transports alternatifs, elle préconise l'abandon du contournement de Thionville, l'abandon de l'élargissement à 2x3 voies et de la mise en concession. Elle plaide donc pour un simple aménagement permettant aux bus d'éviter les bouchons sur l'A31, et une remise à plat des services de transports publics locaux du nord Lorrain.

10 Communauté des communes du Val de Fensch et commune de Florange

Les deux élus en charge de ces collectivités expriment une position commune. Ils se félicitent que leurs demandes d'étudier des solutions en « Tunnel profond » aient été prises en considération. Tout en rappelant la nécessité de développer les solutions de mobilité du secteur nord lorrain, ils se prononcent pour le choix du fuseau F 4 en tunnel profond qui leur semble le plus favorable. Cette solution évite les expropriations d'habitations et désenclave le territoire dont ils sont en charge de la gestion. Ils notent que des questions restent à éclaircir : le goulot du tunnel du bois du Chêne (A30) et le devenir de l'actuelle de l'A31 entre Richemont et l'échangeur de Bétange.

11 Collectif non à l'autoroute à Florange-quartier gare

Créé en février 2021, à l'occasion de l'émergence des itinéraires 5 qui impactaient directement leur quartier le collectif a rapidement dépassé, la simple défense d'un morceau de ville pour analyser le dossier dans son ensemble, et en comprendre les tenants et aboutissants. Au-delà du travail d'analyse des propositions d'un point de vue concret mais aussi, réglementaire ils sont les responsables d'une réelle mobilisation de cercles plus éloignés du dossier et du projet de trajet. Dans des manifestations publiques d'une part, et dans les réunions de la concertation d'autre part. Le cahier d'acteurs comporte 7 pages, assortie d'annexes. Chaque argument étant développé, la conclusion peut être citée intégralement. Elle témoigne du refus des propositions F5. : « le trajet F5 comporte de nombreuses contraintes : contrainte de temps non respectée, cout élevé de l'infrastructure, déforestation, destruction des paysages et du cadre de vie, expropriations « coût humain considérable » non-respect des réglementations environnementales en vigueur, péage exorbitant, desserte de territoire amputée, report du trafic »

12 The shipters

Soutiens du think tank bas carbone, ils mettent en évidence la non-pertinence de ce projet avec l'objectif de décarbonation. En l'absence de précisions de la part du maître d'ouvrage ils proposent leur propre analyse qui vise à ne pas donner suite à la réalisation de l'A 31 bis mais plutôt investir dans une ligne de RER, et de répartir l'effort entre ferroviaire, autocar et co-voiturage permettant ainsi de diviser par 2 les émissions de gaz à effets de serre.

13 Eurométropole de Metz

Absente dans le débat sur la partie nord du tracé, mais attentive à la suite du dossier dans la partie centre de l'A31 bis, l'Eurométropole s'appuie sur une motion adoptée par son assemblée le 30 janvier 2023. Elle appelle à mettre rapidement en œuvre le projet par l'accélération des procédures administratives pour la réalisation des aménagements sur l'ensemble du parcours et réclament des engagements dans le volet mobilité du contrat de plan Etat Région. La délibération souhaite « un projet multimodal [...] intégrant une remise à niveau environnemental des infrastructures existantes ». Ils ne choisissent aucun tracé dans la partie Nord

14 Bureau municipal de Florange

Pour se conformer à la règle du débat public de cahiers d'acteurs, le bureau municipal a adopté une délibération confirmée par le conseil de Florange le 8 février. Présent tout au long de l'instruction et de la phase de concertation, il affiche une position résolue. Accompagné d'un courrier co-signé avec le président de l'agglomération du Val de Fensch et se référant à la motion départementale ils se prononcent « avec satisfaction » pour le tracé F4 en tunnel profond. Il estime que c'est celui qui correspond le mieux aux intérêts du territoire « en excluant les expropriations et ne coupant pas la ville en deux ; le moins attentatoire à l'environnement (patrimoine forestier, protection des populations des nuisances et pollutions). La délibération, réaffirme son soutien inconditionnel à la réalisation rapide du projet, « attendu depuis plus de 30 ans ». Elle « exclue résolument le tracé F10, soutient une réalisation en tunnel profond en protection des populations et en maintien des résidents »

Trois associations, Attac-Moselle (15), Air vigilance (16) et Lorraine nature environnement (20) ont déposé un texte semblable

Elles considèrent que la réponse autoroutière ne répond pas aux enjeux à venir, qu'elle engage dans une voie sans issue qui n'est ni écologique ni sociale et coûteuse pour les travailleurs qui devront payer un péage au profit d'un concessionnaire. Ce projet ne respecte en rien le plan de protection de l'atmosphère, augmente la pollution et détruit les écosystèmes des forêts et de zones humides. Elles réclament pour l'ensemble du trajet un ensemble d'alternatives douces, une approche systémique développée en 11 points.

Elles estiment que le débat actuel n'est qu'un simulacre pour justifier une décision déjà prise en haut lieu et donc une « une violation évidente de la démocratie ».

17 Napa 31

Association créée par refus du péage mais qui a depuis élargi son point de vue. Son représentant très présent dans les débats publics s'est manifesté par un franc parler parfois à contrecourant des discours dominants. Parlant inlassablement au nom de ceux qui subissent aujourd'hui les nuisances de la circulation transfrontalière du fait du transfert déjà réalisé de la circulation en dehors de l'itinéraire autoroutier saturé « *aujourd'hui, l'enfer au cœur des villages* »

Il réclame l'urgence de la création de la 3^e voie au nord de Thionville réservée exclusivement aux transports en commun et au covoiturage 3+. Il est résolument opposé à la mobilisation de la BAU. A propos du péage, au-delà d'une opposition de principe il demande que soient exonérés de ce droit de péage les riverains résidents entre les échangeurs 44 et 62

Il se prononce pour la proposition F4, tout en regrettant le surcoût généré par le tunnel profond plutôt que celui de la tranchée couverte.

18 Les élus d'opposition de Florange

Très présente au cours des débats une élue a choisi de déposer un cahier d'acteurs, résumé des positions développées soir après soir. Au niveau des circulations son analyse des propositions en débat conclue que c'est au bénéfice de Thionville et que les florangeois n'ont rien à y gagner. Elle estime qu'on se contente donc de déplacer le problème d'un endroit à l'autre. Elle refuse tout nouveau projet d'autoroute en zone urbaine mais réclame le réaménagement de l'autoroute existante et une réflexion sur les autres mobilités.

19 Cœur de ville sans camion

Cahier d'acteurs déposé par un habitant de Terville, participant aux débats, qui a cherché à faire valoir un point de vue même s'il a renoncé à l'exposer lors de la réunion de synthèse. Favorable à l'A31 bis, « *car tous les moyens de transports sont nécessaires* », partisan d'un tracé en tunnel profond et *finalement le F4*. Il plaide pour le réaménagement des échangeurs 41 et 42, dont il détaille les modalités. Compte tenu du caractère couteux de ce choix et de ce que les moyens financiers semblent ne pas être réunis, il propose toutefois de surseoir à la décision et ainsi de tarir la source de recrutement de personnel transfrontalier imposant par là au Luxembourg de prendre en partie à sa charge le cout de cet aménagement en y affectant le produit de sa taxe sur les carburants.

21 Conseil Départemental de la Moselle

Le Président du Conseil Départemental de Moselle présente la délibération votée le jour même par son assemblée. Cette délibération se prononce pour le démarrage dans les 5 ans du projet de l'autoroute A31 bis, en excluant le fuseau F10, en complétant le projet d'échangeur de Bétange, en renforçant les connexions routières du secteur (RD13, RN52, RD1, RD15 et RD58). La délibération précise également que le projet routier doit se faire en complément des autres infrastructures de mobilités, à mettre en œuvre (voies ferroviaires, ligne BHNS, voies dédiées aux mobilités douces).

Annexe 2 - Analyse des retombées « média »

Cette concertation a bénéficié de nombreux échos sur tous les supports média bien au-delà des annonces légales. Dès la conférence de presse initiée par le Préfet de Moselle le 15 novembre 2023 de nombreux médias ont diffusé l'annonce de cette concertation.

Lors du déroulé même de cette concertation Les journaux régionaux (Républicain lorrain, la Semaine...) ont spontanément apporté leur contribution à l'information sur les réunions publiques, relayant les positions des uns et des autres, rendant compte des mobilisations opérées par les associations. Des radios locales ou la télévision régionale ont également largement rendu compte du débat et des événements qui se sont déroulés pendant la période. Les médias luxembourgeois ont également suivi de près cette concertation.

Les réseaux sociaux ont été très actifs tout au long de la concertation

Les associations et notamment le collectif Non à l'autoroute à Florange – quartier gare ont réellement cherché à développer l'information. Habiles en coups de communication, présents sur de nombreux débats radiophoniques, et à la télévision régionale. Leur contribution dans la diffusion de l'information sur le projet a été considérable.

Au 7 février les transcriptions de médias relatant cette concertation constituaient à eux seuls un recueil de 76 pages qu'il n'est envisageable de faire figurer ici.

A31 bis : au nord de Thionville, on ne veut pas de péage !

La phase de concertation du projet A31 bis s'est poursuivie à Kanfen. Si la perspective d'élargir les voies au nord de Thionville n'est pas contestée, les habitants des communes avoisinantes rejettent en bloc l'idée d'un péage, qui risque de détourner le trafic sur les routes secondaires déjà congestionnées.

Après Thionville, Tervil-le ou encore Floeang, ce fut au tour de Kanfen d'accueillir, lundi 12 décembre, une réunion publique de concertation sur le projet A31 bis. Une réunion axée sur la mise en concession et l'élargissement à 2x3 voies au nord de Thionville, qui faisait suite à la présentation des différentes variantes F4, F5 et F10, au sud de Thionville.

■ L'élargissement des voies, entre le nord de Thionville et la frontière

Il est prévu sur 12,5 km. En complément des trois voies, la bande d'arrêt d'urgence sera réservée aux transports en commun. Cet aménagement devrait permettre de fluidifier la circulation aux heures de pointe et en cas de bouchon, et d'accompa-

gner le développement du transport collectif par cars transfrontaliers. Sur cette BAU, la vitesse sera limitée à 70 km/h. La voie la plus à gauche n'est, pour l'instant, pas dédiée au co-voiturage, comme ce sera le cas sur l'A3, au Luxembourg, dans la continuité de l'A31 bis. « C'est toujours une idée à ne pas écarter », estime le préfet de la Moselle. Cet élargissement s'accompagnera d'une mise à niveau environnementale de l'infrastructure, de la reconfiguration des échangeurs et de la réhabilitation de l'aire d'Entrange, pourtant rénovée il y a peu. Il s'agit d'y créer davantage de places de parking, notamment pour les poids lourds qui stationneront pour s'y reposer. « Ce qui permettra de réduire le flux », annonce Paul Bouzid, du service transports de la Dreal.

■ La mise en concession

Le coût du projet A31 bis sur le secteur nord est estimé entre 455 et 860 millions d'euros, en fonction des scénarios d'aménagement retenus. Pour réaliser ces derniers rapidement – pour 2030 ou au

plus tard 2035 –, l'Etat prévoit la mise en concession, et donc de faire payer l'usager plutôt que le contribuable. Pour garantir la fluidité de la circulation, il envisage un système de péage par portique appelé « flux libre » ou « free flow ». Comme sur l'A79, il s'agit d'un péage utilisant la lecture automatique de badges ou de plaques d'immatriculation, sans l'implantation de barrières physiques. Pour régler le péage, quatre solutions : l'abonnement par plaque, l'abonnement télépéage, le règlement en ligne et la borne de paiement sur les axes de l'autoroute.

Côté tarifs, entre Riche-mont et le Luxembourg, l'Etat a fait ses estimations : 4 € pour le tracé avec la variante F4, 4,40 € pour le tracé avec variante F5 tunnel profond, 2,80 € pour le tracé avec la variante F5 tunnel de surface et 3,10 € pour le F10-Viaduc.

Ces tarifs évoluent bien entendu ensuite selon votre point de départ. Un Kanfen/Luxembourg est, par exemple, annoncé à 0,70 €.

Ludovic BERNLE



Florange. Concertation publique portant sur le projet d'A31bis : une réunion sous tension.



REPUBLICAIN-LORRAIN.FR

Florange. A31bis : la réunion thématique vire au dialogue de sourd

Une réunion sous tension. Jeudi soir, l'échange organisé au complexe de Bétange, à Floran...

👍👎🗨️ 14

4 commentaires 1 partage

Fin de concertation pour l'A31bis, un tracé se distingue

Les dix semaines de concertation n'ont pas permis aux partisans et opposants à l'A31bis de se mettre d'accord. Jeudi soir à Thionville, la synthèse des échanges préliminaires au choix d'un tracé définitif a réuni 250 personnes dans une ambiance électrique.

Les dix semaines de concertation publique n'ont pas été de trop pour recueillir les nombreux avis relatifs au futur tracé de l'A31bis en Moselle-nord. Ce projet, dans les tiroirs depuis des décennies, suscite toujours autant de passions, d'attentes mais aussi de crispations eu égard aux conséquences sanitaires et environnementales induites auprès de la population locale. Le préfet Laurent Touvet en a eu un dernier aperçu jeudi soir à Thionville, où s'est déroulée la réunion de syn-

thèse de ces nécessaires travaux préliminaires.

Plus de 250 personnes ont assisté à cette soirée, qui s'est déroulée dans un climat électrique alimenté par les riverains impactés d'une façon ou d'une autre, quel que soit l'un des quatre faisceaux retenus.

« Il y a un point sur lequel je ne suis pas ébranlé : c'est celui de l'utilité publique. J'estime qu'on ne peut pas laisser ce dossier en plan », a lâché Laurent Touvet, douchant les espoirs de ceux qui espèrent encore l'abandon de la solution routière pour décongestionner le trafic vers le Luxembourg.

Le représentant de l'État dit avoir « beaucoup écouté » au cours de cette concertation et aussi entendu « les défauts » de chacun des projets. « Ils doivent être améliorés » La question des échangeurs, qui selon leur localisation favorisent ou pas les dessertes locales, et la position de murs antibruit font partie,

entre autres, des points à creuser.

Le préfet a trois mois

À l'exception de la conseillère régionale Éliane Romani pour le groupe EELV et du député RN Laurent Jacobelli, tous deux opposés au projet autoroutier pour des raisons divergentes, les élus locaux s'accordent sur la nécessité d'avancer. Et vite. Chaque jour qui passe, l'engorgement sur l'A31 grandit ; circuler est un enfer aux heures de pointe. Pierre Cuny, maire de Thionville, Patrick Weiten, président du Département, Olivier Postal, maire de Terville : tous sont d'accord sur le fait que l'A31bis n'est qu'une partie de la réponse à la mobilité en Lorraine-nord mais ils espèrent cette fois une avancée. À condition que l'option retenue reste soutenable pour leurs administrés.

Des quatre faisceaux proposés, celui passant par Florange avec



Tous ceux ayant pris soin de consigner par écrit leur argumentaire dans ce que l'on nomme des « cahiers d'avis » ont disposé d'une prise de parole de 5 minutes. Dix-huit intervenants se sont succédé au micro : élus, associations environnementales, collectifs de riverains... Photo RL/Arr

une option de tunnel profond, qui limite les impacts environnementaux et éviterait les expropriations, semble recevoir la plus grande adhésion. Rémy Dick, maire de Florange, est celui qui parle le mieux de ce faisceau F4. « Nous parlons de cette option de tunnel profond en 2018 déjà. Je suis satisfait de voir que l'idée a mûri depuis », a-t-il indi-

qué. Cette « solution de consensus », comme il semble-t-il pris une petite avance sur les trois autres proposés. Reste son coût de plus de 300 millions.

Le préfet dispose de pour émettre son avis part au ministère des Transports. Chry

Annexe 3 – Analyse des pétitions

Lors de la concertation 5 pétitions ont été identifiées et mises en ligne :

"Pétition contre la variante F10 Viaduc"

Cette pétition rejette la variante « F10-Viaduc » sans développer d'argumentaire sur le document. Portée par le Maire de Terville : (voir observation C796), il indique que 1411 signatures manuscrites ont été recueillies plus 348 signatures numériques sur la page internet dédiée : <https://www.change.org/p/projet-a31bis-p%C3%A9tition>)

Soit un total de 1759 signatures

"Pétition contre l'A31 bis" de Bertrange :

Cette pétition évoquant une motion votée en 2022 par le conseil municipal de Bertrange, s'oppose au projet d'A31 bis du fait du risque d'augmentation des nuisances pour les communes impactées. On compte 123 signatures manuscrites

Soit un total de 123 signatures

"Pétition contre l'A31 bis passant par Florange » :

Cette pétition rejette l'ensembles des tracés proposés et demande aux décideurs de renoncer à ce projet, compte tenu des nombreux impacts pour les riverains.

A noter que c'est une pétition ancienne, démarrée en 2021 - <https://www.petitionenligne.fr/petitioncontrela31bispassantparflorange>),

120 signatures numériques ont été enregistrées entre le 9 novembre et le 3 février auxquelles s'ajoutent par ailleurs 540 signatures manuscrites.

Soit un total de 540 signatures

« Pétition - Je suis contre le projet A31bis F10 »

77 coupons T identiques (un seul publié sur le site internet) venant d'Illange : « Je suis contre le projet A31bis F10 pour ces raisons : ce projet ne résoudra pas le flux vers le Luxembourg car il est payant ; d'une autoroute 3 voies (A31), on est orientés vers une autoroute deux voies source de danger ; augmentation des nuisances sonores, olfactives, et réduit la forêt de Yutz et d'Illange »

Soit un total de 77 signatures

« Pétition - OUI à l'A31 Bis OUI au tunnel profond NON au F10 »

68 contributions numériques identiques (une seule publiée) venant également d'Illange : « OUI à l'A31 Bis OUI au tunnel profond NON au F10 »

Soit un total de 68 signatures

Annexe 4 - Mode de repérage des renvois

Dans ce rapport certaines citations sont suivies d'un repère de la forme « CXXX » cela correspond au numéro d'ordre des contributions du public figurant sur le site internet de la concertation, à la rubrique - Donner votre avis en ligne -

Pour accéder, suivre le lien : <https://www.a31bis.fr/fr/donnez-votre-avis-en-ligne>