

A31 Bis

Au cœur du sillon lorrain

SECTEUR NORD

**RICHEMONT – FRONTIÈRE
LUXEMBOURGEOISE**

MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME

Communes de Zoufftgen, Entringe, Thionville,
Terville, Florange, Fameck et Richemont.

Concertation publique Septembre 2024

Préambule

Le projet A31Bis est un projet d'aménagement autoroutier porté par l'État. Il constitue l'une des réponses aux enjeux de mobilité sur le sillon lorrain, artère centrale de cette armature urbaine de la région Grand Est. Ce projet autoroutier s'inscrit dans une démarche complémentaire aux projets ferroviaires et fluviaux et aux initiatives pour développer le covoiturage et les autres modes de transport en commun.

Le projet A31Bis s'inscrit donc dans une réponse globale pour satisfaire les besoins de déplacements et pour remédier à la saturation actuelle de l'A31. Il vise une « remise à niveau » générale de l'infrastructure autoroutière sur plusieurs dimensions :

- adaptation de sa capacité à sa sollicitation en terme de circulation,
- mise aux normes environnementales notamment concernant le bruit, la collecte et le traitement de l'eau ainsi que la restauration de continuités écologiques ;
- mise aux normes en termes de sécurité routière ;
- adaptation de la route pour son partage avec de nouveaux modes de mobilité moins émetteurs de gaz à effet de serre (covoiturage, transports collectifs).

L'enjeu est ainsi d'offrir un itinéraire sûr et fiable en améliorant les déplacements quotidiens des lorrains ainsi que le trafic de transit. Le Sillon Lorrain et notamment l'autoroute A31 représentent en effet un corridor de transit fret national et européen inscrit au Réseau transeuropéen de transport.

Le projet A31Bis contribuera également à une meilleure desserte des équipements éducatifs, culturels, de loisirs, économiques, commerciaux et de santé. Enfin, il doit permettre de maintenir la compétitivité de la région, tout en pérennisant les échanges frontaliers avec le Luxembourg.

Afin de conserver une certaine logique dans les aménagements tout en favorisant la cohérence du projet avec les enjeux locaux, la décision ministérielle du 12 février 2016 a acté une division des études et de la concertation en trois secteurs :

- Secteur Nord : section de l'A31, de la frontière luxembourgeoise à l'échangeur A30/A31 de Richemont, **objet de la présente concertation publique ;**
- Secteur Centre : échangeur d'Hauconcourt et section de l'A31 comprise entre le diffuseur d'Augny et celui Bouxières-aux-Dames ;
- Secteur Sud : du péage de Gye au sud de Toul au diffuseur de Bouxières-aux-Dames, couvrant l'agglomération de Nancy.

Le présent document concerne uniquement le secteur Nord du projet A31Bis.

Ce dossier vise à **présenter les projets de mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) de 7 des 12 communes traversées par les aménagements prévus dans le cadre du secteur Nord du projet A31Bis** : Zoufftgen, Entringe, Thionville, Terville, Florange, Fameck et Richemont.

En effet, les plans locaux d'urbanisme (PLU) de ces 7 communes nécessitent certaines modifications en vue des aménagements de l'A31Bis. Les aménagements prévus sont compatibles avec les PLU des communes de Mondelange, Bertrange, Guénange, Uckange et Kanfen.

Ces modifications, présentées dans ce dossier de concertation, sont soumises à l'avis du public en septembre 2024. Vous souhaitez participer ? Retrouvez toutes les informations au dos !



Sommaire

Le projet A31Bis sur le secteur Nord	4
Le plan général des travaux ou « fuseau de DUP »	6
La mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU)	6
Zoufftgen	8
Entrange	9
Thionville	10
Terville	11
Florange	12
Fameck	13
Richemont	14
L'impact environnemental de ces mises en compatibilité et les mesures associées	15

Le projet A31Bis sur le secteur Nord

Le secteur Nord du projet A31Bis concerne la section de l'A31 actuelle délimitée, au Nord, par la frontière luxembourgeoise et, au Sud, par l'échangeur entre les autoroutes A30 et A31 à Richemont. Cette section connaît déjà une forte congestion aux heures de pointe, notamment du fait de la circulation liée aux déplacements pendulaires des travailleurs frontaliers vers le Luxembourg. En outre, l'autoroute traverse aujourd'hui l'agglomération de Thionville, ce qui entraîne des problématiques de pollution et d'inconfort pour les riverains.

La réponse au besoin de déplacement implique d'élargir l'autoroute actuelle sur ce secteur. Toutefois, la configuration de l'A31 dans la traversée de Thionville ne permet pas l'élargissement sur place et c'est pourquoi **un contournement en tracé neuf (Contournement Ouest de Thionville) est prévu en complément de l'élargissement de l'A31 au Nord de Thionville jusqu'à la frontière luxembourgeoise**. A partir de ce point, l'A31 se poursuit par l'autoroute A3 au Luxembourg qui est en cours d'élargissement sur place.

LES SUITES DE LA CONCERTATION DE 2022-2023

Une concertation spécifique au secteur Nord s'est tenue de novembre 2022 à février 2023, afin d'éclairer l'Etat sur le choix du tracé pour le contournement de Thionville, sur la base d'une analyse multicritères détaillée. Tirant les enseignements de cette phase de dialogue, **la décision ministérielle du 5 janvier 2024 a acté les grands principes des aménagements du secteur Nord, en retenant notamment la variante F4 pour le contournement Ouest de Thionville**.

Le ministre chargé des Transports a également demandé que le projet fasse l'objet d'une **démarche d'amélioration environnementale continue** et a confirmé la mise en place de **voies réservées aux transports en commun** sur l'espace réservé à la bande d'arrêt d'urgence en complément de l'élargissement de l'autoroute à 2x3 voies **entre Thionville et la frontière luxembourgeoise**. Sur cette même section, il demande que soit étudiées l'opportunité et les conditions de réalisation d'une **expérimentation d'une voie dédiée au covoiturage**.

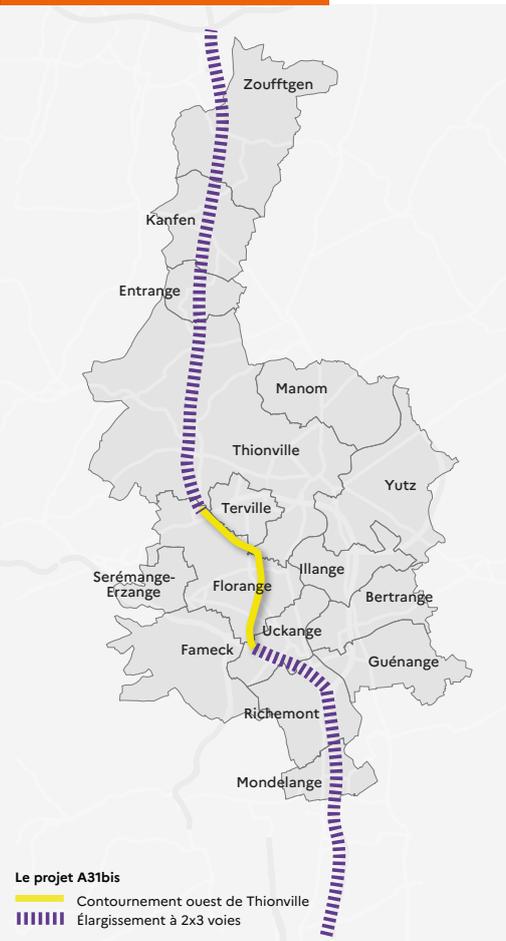
LES AMÉNAGEMENTS PRÉVUS

Dans le secteur Nord, le projet se caractérise par plusieurs aménagements complémentaires.

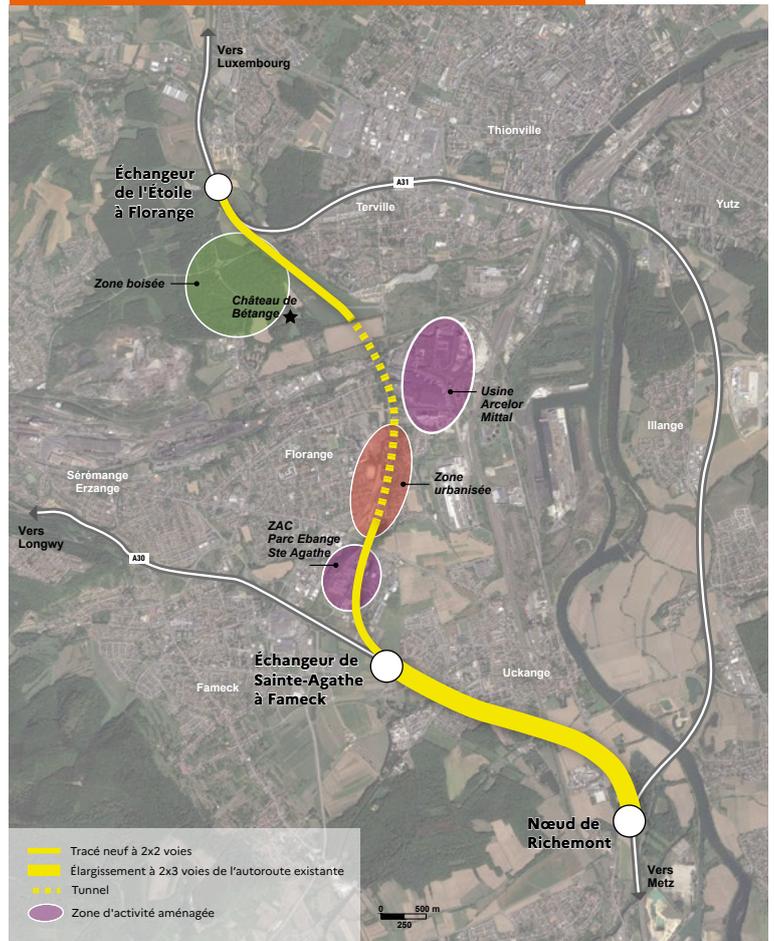
- **L'aménagement sur place (ASP) afin d'élargir à 2x3 voies, deux sections des autoroutes existantes :**
 - L'A30 sur environ 4 km, de l'échangeur de Richemont jusqu'à l'échangeur de Sainte-Agathe à Fameck (jonction avec la future section en tracé neuf) ;
 - L'A31 sur 12.5 km de l'échangeur de l'Etoile à Florange (jonction avec la future section en tracé neuf) jusqu'à la frontière luxembourgeoise. Cette section comprend l'ajout d'une Voie Réservée aux Transports en Commun (VRTC) sur l'espace de la bande d'arrêt d'urgence.
- **L'aménagement d'un tronçon autoroutier neuf à 2x2 voies sur environ 8 km**, entre l'échangeur de Sainte-Agathe sur l'A30 à Fameck au sud et l'échangeur de l'Etoile sur l'A31 à Florange au nord. Ce tracé neuf permet d'éviter la traversée urbaine de Thionville, où l'A31 ne peut être élargie, en passant en tunnel sous Florange.
- La modification des points d'échanges existants pour tenir compte de l'élargissement de l'A30 et de l'A31.
- La modification des ouvrages de franchissements existants.
- La réhabilitation des aires d'Entrange et de Porte de France.
- Une modernisation du système d'assainissement des eaux pluviales de l'infrastructure routière sur l'itinéraire.
- La mise en place d'ouvrages de transparence hydraulique.
- La mise en place d'ouvrages de continuités écologiques.
- Les mesures environnementale et d'insertion urbaine : écrans acoustiques et aménagements de compensation écologique.

Des études se poursuivent afin de **définir des mesures d'accompagnement visant à limiter le report de trafic sur le réseau secondaire** (dispositifs d'abonnement, modulation horaire des péages, etc.) et l'utilisation de la traversée de Thionville par les trafics de transit (réaménagement, réductions de vitesses adaptées).

Le tracé dans le secteur nord



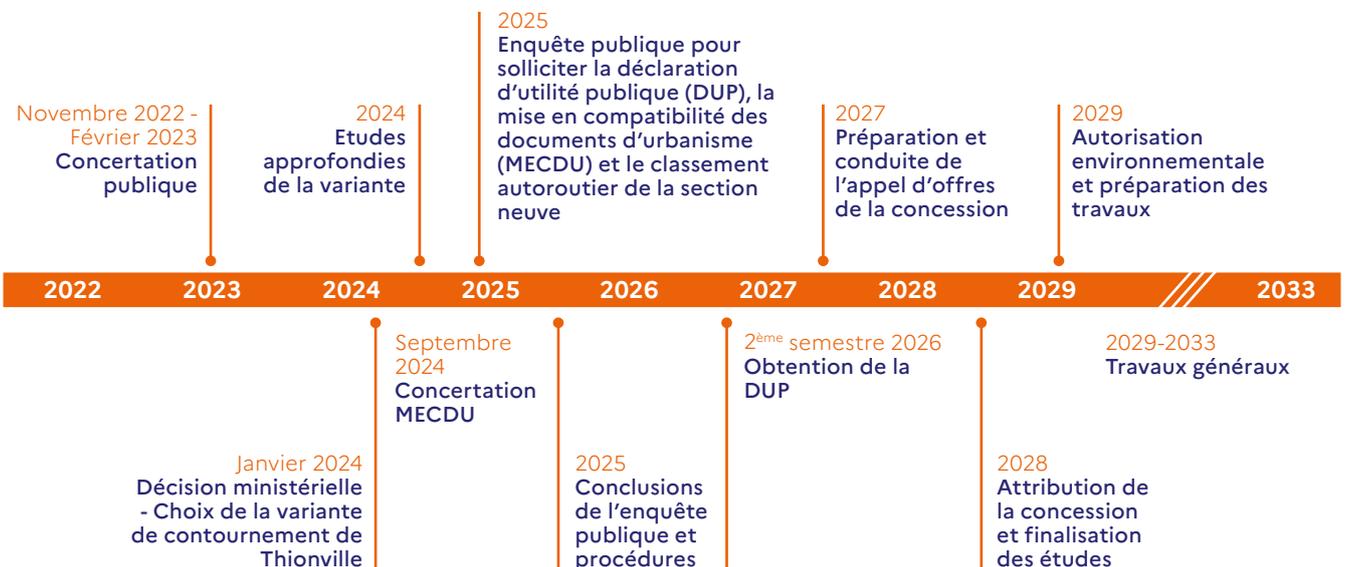
Le tracé retenu pour le contournement de Thionville



LE RECOURS À LA CONCESSION

Sur ce secteur, le principe du recours à la concession a été retenu, avec la mise en place d'un péage en flux libre. Cette solution permet de mobiliser les financements nécessaires à court terme afin de répondre à l'importance d'agir rapidement pour les mobilités au nord de l'échangeur A30/A31 de Rlichemont, et ainsi permettre la réalisation de l'aménagement dans les meilleurs délais.

LE CALENDRIER DU PROJET SUR LE SECTEUR NORD



Le plan général des travaux ou « fuseau de DUP »

L'Etat, maître d'ouvrage, conduit des études préalables à la déclaration d'utilité publique sur les aménagements du secteur Nord du projet A31Bis. Ces études comprennent plusieurs dimensions. Elles permettent de juger de l'opportunité du projet, d'évaluer sa faisabilité technique et économique, d'étudier ses impacts prévisionnels temporaires ou permanents sur l'environnement et d'évaluer son bénéfice socio-économique. Ces études seront présentées dans les documents constituant le dossier d'enquête publique lorsque celle-ci sera organisée.

La déclaration d'utilité publique du projet portera sur une zone délimitée dans le plan général des travaux des aménagements du secteur Nord du projet A31Bis qui est dessiné grâce aux études réalisées et mentionnées ci-dessus.

Cet espace comprend :

- les emprises nécessaires à la construction des aménagements prévus et de leurs dépendances ;
- les emprises nécessaires aux chantiers ;
- les espaces identifiés à ce stade comme pertinent pour accueillir des zones compensant les impacts résiduels, temporaires et permanents, des aménagements prévus selon la démarche « Eviter, Réduire, Compenser ».

C'est cette zone, le « fuseau de DUP » qui vise à être déclarée d'utilité publique.

L'analyse de la compatibilité entre ce fuseau de DUP et les documents d'urbanisme des communes traversées par le projet permettent de déterminer les besoins de mises en compatibilité qui sont présentées dans ce dossier de concertation.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU)

POURQUOI ?

La réalisation des aménagements du secteur Nord du projet A31Bis nécessite la mise en compatibilité de 7 documents d'urbanisme : les plans locaux d'urbanismes (PLU) des communes de Zoufftgen, Entringe, Thionville, Terville, Florange, Fameck et Richemont. Les autres communes traversées par le fuseau de DUP (périmètre visant à être déclaré d'utilité publique) dans le secteur Nord ne nécessitent pas de mise en compatibilité de leurs PLU. Il s'agit des communes de Mondelange, Bertrange, Guénange, Uckange et Kanfen.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme est une **procédure encadrée par le code de l'urbanisme**.¹

Les adaptations des PLU concernent uniquement des **zones au sein du fuseau de DUP**. Elles sont proposées sur la base des **études préliminaires** du projet A31Bis, indépendamment de la localisation précise des travaux au sein du fuseau de DUP. En effet, les composantes du projet pourront être légèrement modifiées dans les prochaines phases d'études, ou par le concessionnaire retenu, tout en restant dans le fuseau de DUP. **Les adaptations sont circonscrites au seul projet et s'attachent à préserver les orientations stratégiques définies par les communes.** Elles sont détaillées, pour chaque commune, dans la suite du document.

Le projet A31Bis et les modifications de PLU qu'il induit sont compatibles avec l'ensemble des schémas, plans et programmes régionaux en vigueur.

¹ Articles L. 153-54 à 153-59, R. 153-13 et R. 153-14 du code de l'urbanisme.

QU'EST-CE QU'UN PLAN LOCAL D'URBANISME (PLU) ?

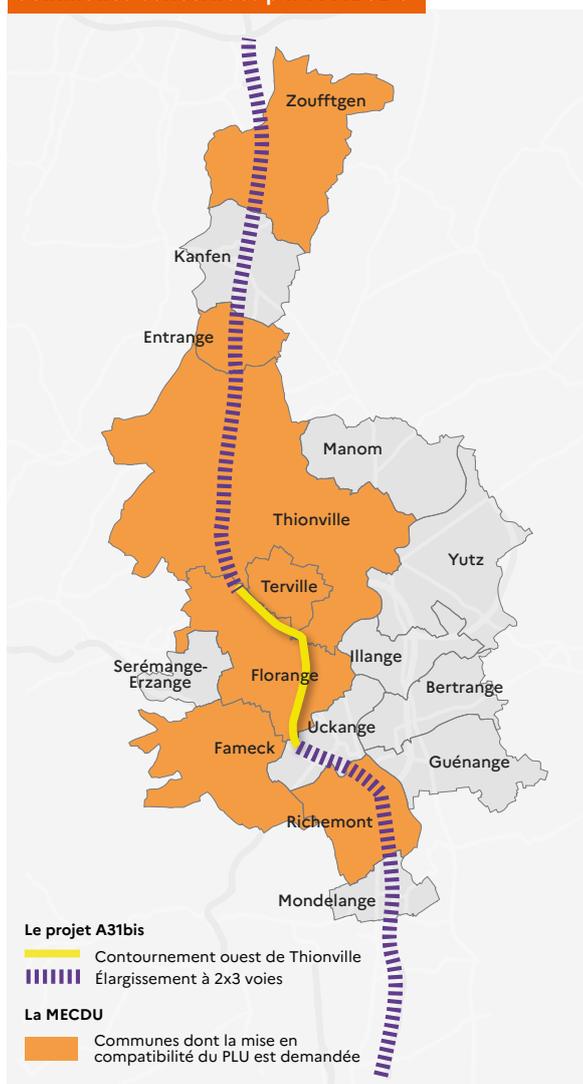
Document réglementaire et public, le PLU définit les règles de construction et d'occupation du territoire (naturel, bâti, etc.). Ces règles répondent à de grandes orientations souhaitées par la collectivité pour son territoire, qui sont précisées dans leurs PADD et leurs OAP.

Le PLU comporte plusieurs documents :

- Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD)
- Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP)
- **Un règlement graphique** (appelé plan de zonage), qui comprend 4 types de zones :
 - Les zones urbanisées
 - Les zones à urbaniser
 - Les zones naturelles
 - Les zones agricoles
- **Un règlement écrit** qui décrit les règles pour chacune des zones.
- Les annexes

Ce sont ces zones qui sont susceptibles d'être modifiées dans le cadre de la procédure de MECDU.

Communes concernées par la MECDU



PROCHAINE ÉTAPE : L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Lorsqu'un projet d'aménagement nécessite une Déclaration d'Utilité Publique (DUP), et que ce projet n'est pas compatible avec des documents d'urbanisme en vigueur sur le territoire traversé, alors la DUP ne peut intervenir que si l'enquête publique a porté à la fois sur la DUP et sur la mise en compatibilité du ou des documents d'urbanisme concernés. Une enquête publique unique, comme le prévoit le code de l'environnement, portant à la fois sur la DUP, le MECDU mais aussi sur le classement administratif de la nouvelle autoroute, sera organisée en 2025.

De plus, les documents d'urbanisme étant eux-mêmes soumis à évaluation environnementale, une évaluation environnementale doit être réalisée dans le cadre de chaque mise en compatibilité du document d'urbanisme. Ainsi, l'étude d'impact du projet A31Bis qui est réalisée en vue de l'enquête publique concerne aussi les mises en compatibilité des 7 documents d'urbanisme.

Zoufftgen

MODIFICATION DU PLAN DE ZONAGE

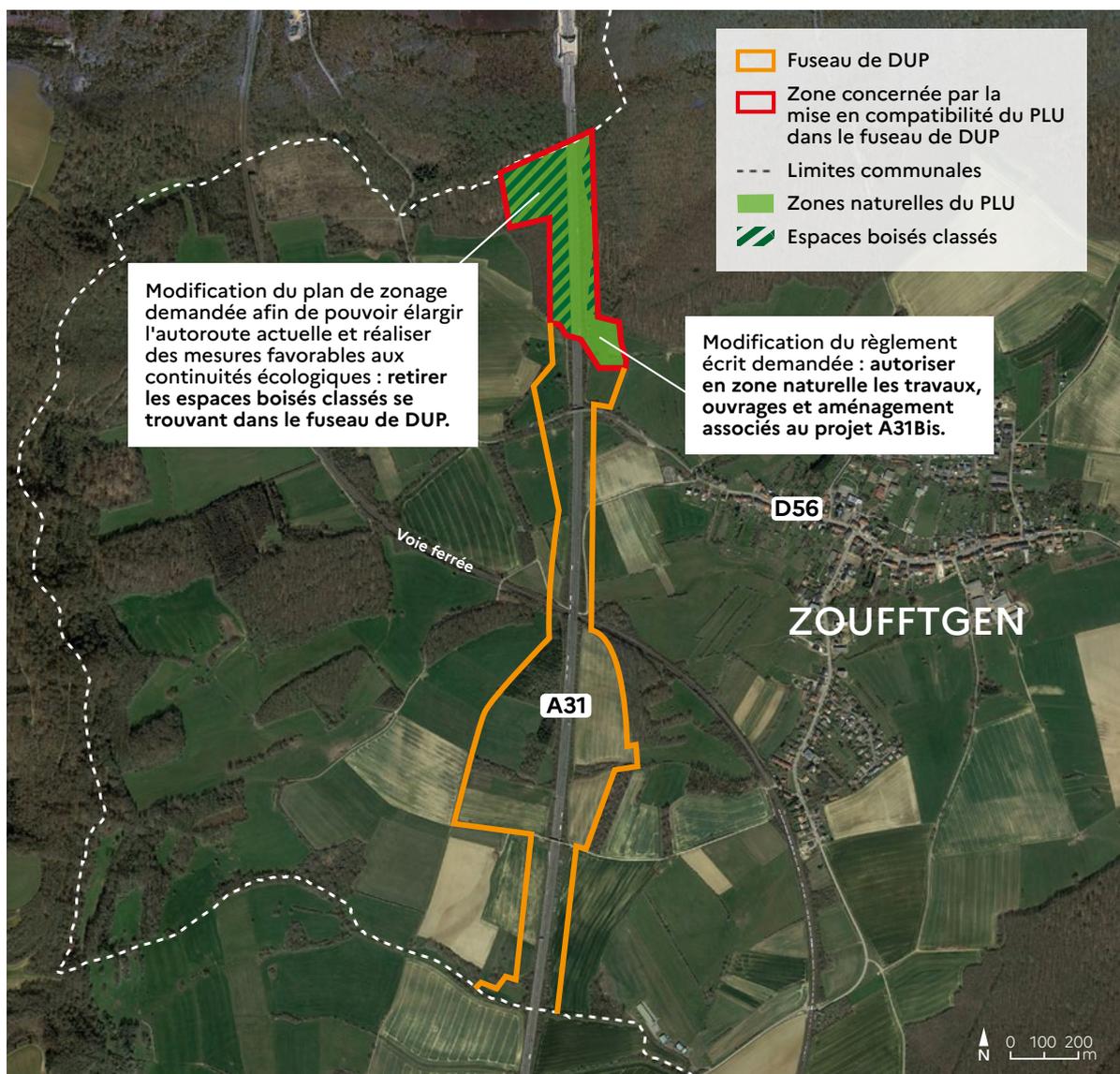
Le fuseau de DUP du projet A31Bis intercepte plusieurs zones du PLU de Zoufftgen : des zones agricoles et des zones naturelles comprenant notamment des espaces boisés classés. Le plan de zonage doit être modifié pour retirer les espaces boisés classés se trouvant dans le fuseau de DUP. Au niveau de la frontière luxembourgeoise, une zone a été identifiée comme étant pertinente afin d'éventuellement y installer des mesures favorables aux continuités écologiques. Une modification du plan de zonage sera également apportée afin d'interdire les constructions dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'autoroute, en dehors des espaces urbanisés (article L111-6 du code de l'urbanisme).

MODIFICATION DU RÈGLEMENT ÉCRIT

La modification du règlement de la zone naturelle est nécessaire afin d'y autoriser les travaux, ouvrages et aménagement associés au projet A31Bis.

COMPATIBILITÉ AVEC LES AUTRES DOCUMENTS DU PLU

Le projet A31Bis est compatible avec les dispositions du Projet d'Aménagement et de Développement Durables. Le projet A31Bis ne se situe pas sur un secteurs visés par les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du PLU. Il n'est donc pas concerné par les dispositions de ce document.



Entrange

MODIFICATION DU PLAN DE ZONAGE

Le fuseau DUP du projet A31Bis intercepte plusieurs zones du PLU d'Entrange : des zones agricoles et des zones naturelles comprenant notamment des « éléments végétaux à protéger ». Le plan de zonage doit être modifié afin d'en retirer ces éléments végétaux à protéger situés juste à proximité de l'autoroute qui sera élargie dans le fuseau de DUP.

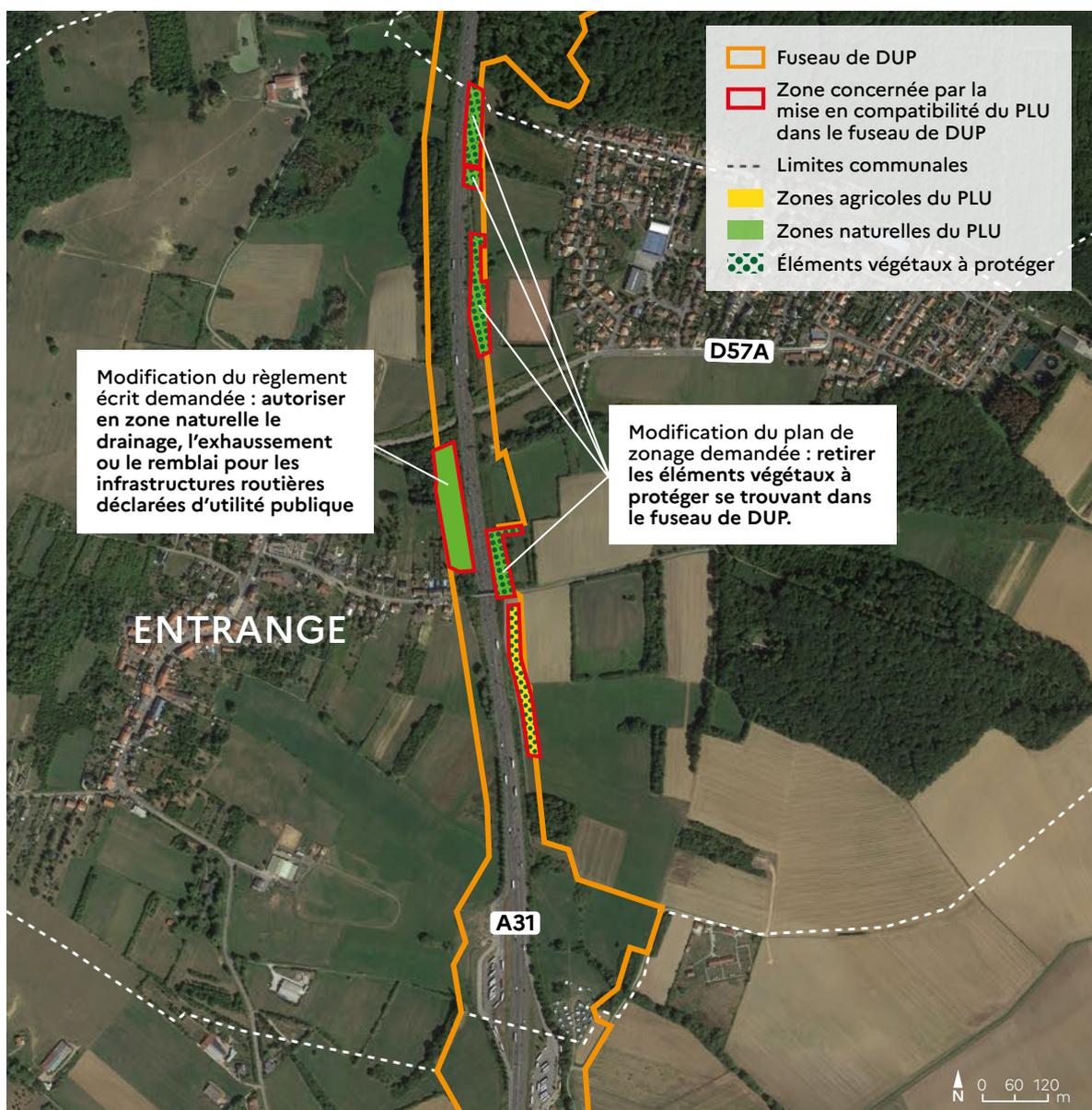
MODIFICATION DU RÈGLEMENT ÉCRIT

La modification du règlement de la zone naturelle est nécessaire en vue des travaux, afin d'y autoriser le drainage, l'exhaussement ou le remblai pour les infrastructures routières déclarées d'utilité publique.

COMPATIBILITÉ AVEC LES AUTRES DOCUMENTS DU PLU

Le projet A31Bis est compatible avec les dispositions du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD).

Le projet A31Bis ne se situe pas sur un des secteurs visés par les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du PLU. Il n'est donc pas concerné par les dispositions de ce document.



Thionville

MODIFICATION DU PLAN DE ZONAGE

Le fuseau de DUP du projet A31Bis intercepte plusieurs zones du PLU de Thionville : des zones urbaines et des zones agricoles et naturelles comprenant des espaces boisés classés. Le plan de zonage doit être modifié pour retirer les espaces boisés classés se trouvant dans le fuseau de DUP. Les emprises du fuseau de DUP s'écartant du tracé actuel de l'autoroute au nord de la commune ont notamment été identifiées comme intéressantes pour l'implantation de mesures de restauration de continuités écologiques. Un passage pour la faune permettant des circulations de part et d'autre de l'autoroute pourrait notamment y être installé. Une modification du plan de zonage sera également apportée afin d'interdire les constructions dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'autoroute, en dehors des espaces urbanisés.

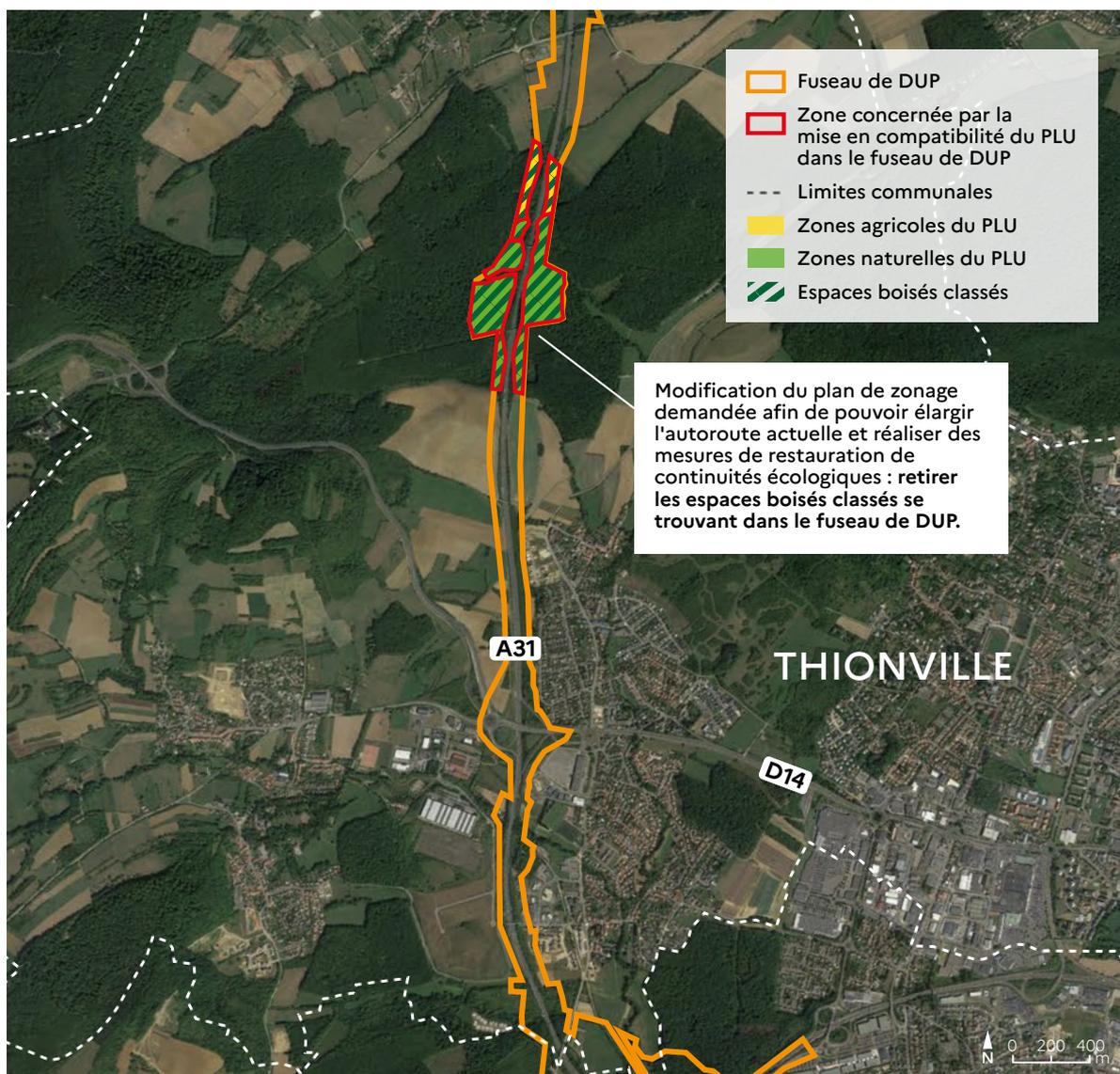
MODIFICATION DU RÈGLEMENT ÉCRIT

Le règlement écrit ne nécessite pas de modification.

COMPATIBILITÉ AVEC LES AUTRES DOCUMENTS DU PLU

Le projet est compatible avec les dispositions du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD).

Le projet A31Bis ne se situe pas sur un des secteurs visés par les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du PLU. Il n'est donc pas concerné par les dispositions de ce document.



Terville

MODIFICATION DU PLAN DE ZONAGE

Le fuseau de DUP du projet A31Bis intercepte plusieurs zones du PLU de Terville : des zones urbaines et des zones naturelles comprenant un Espace Boisé Classé. Le plan de zonage doit être modifié pour retirer les espaces boisés classés se trouvant dans le fuseau de DUP. Même s'il n'est pas prévu d'aménagements très conséquents dans cette zone, une partie des parcelles ciblées permettra de réaliser une bretelle de sortie de l'autoroute actuelle, ajoutée suite à la concertation de 2022-2023. Une modification du plan de zonage sera également apportée afin d'interdire les constructions dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'autoroute, en dehors des espaces urbanisés.

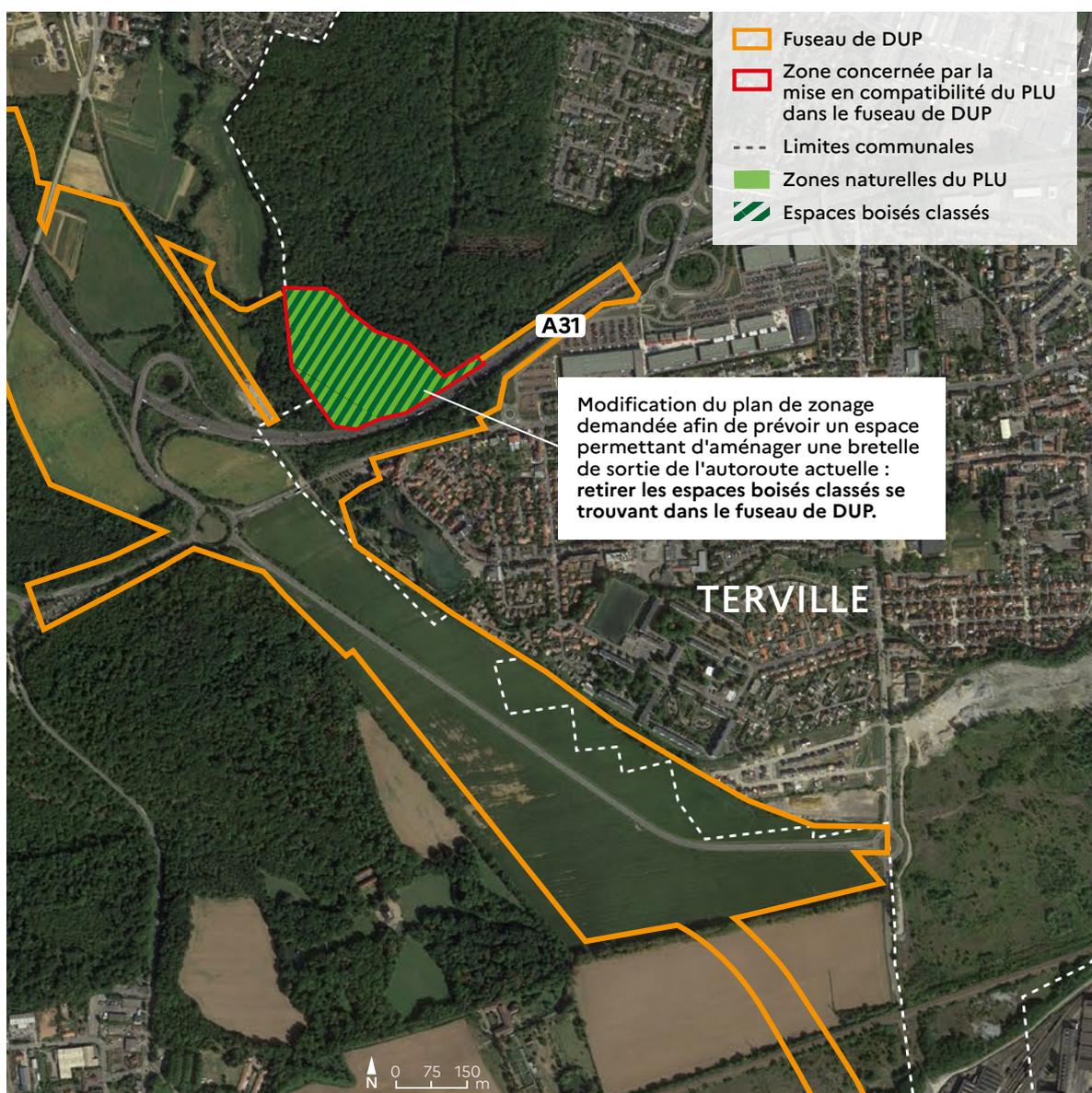
MODIFICATION DU RÈGLEMENT ÉCRIT

Le règlement écrit ne nécessite pas de modification.

COMPATIBILITÉ AVEC LES AUTRES DOCUMENTS DU PLU

Le projet A31Bis est compatible avec les dispositions du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD).

Le projet A31Bis ne se situe pas sur un des secteurs visés par les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du PLU. Il n'est donc pas concerné par les dispositions de ce document.



Florange

MODIFICATION DU PLAN DE ZONAGE

Le fuseau de DUP du projet A31Bis intercepte plusieurs zones du PLU de Florange : des zones agricoles, des zones à urbaniser, des zones urbaines et des zones naturelles comprenant notamment des éléments de paysage à protéger. Le plan de zonage doit être modifié afin d'en retirer les éléments de paysage à protéger se trouvant dans le fuseau de DUP, au sud de la commune, où la sortie du tunnel qui est prévu. A l'exception des zones au sud de la commune où sera réalisée l'entrée sud du tunnel, il n'est pas prévu de défrichements conséquents sur ces zones. Les autres éléments de paysage à protéger situés dans le fuseau de DUP sont évités, via le tunnel principalement. Enfin, il est proposé de retirer les zones concernées par l'emplacement réservé inscrit au bénéfice de l'Etat, situées en dehors du fuseau de DUP.

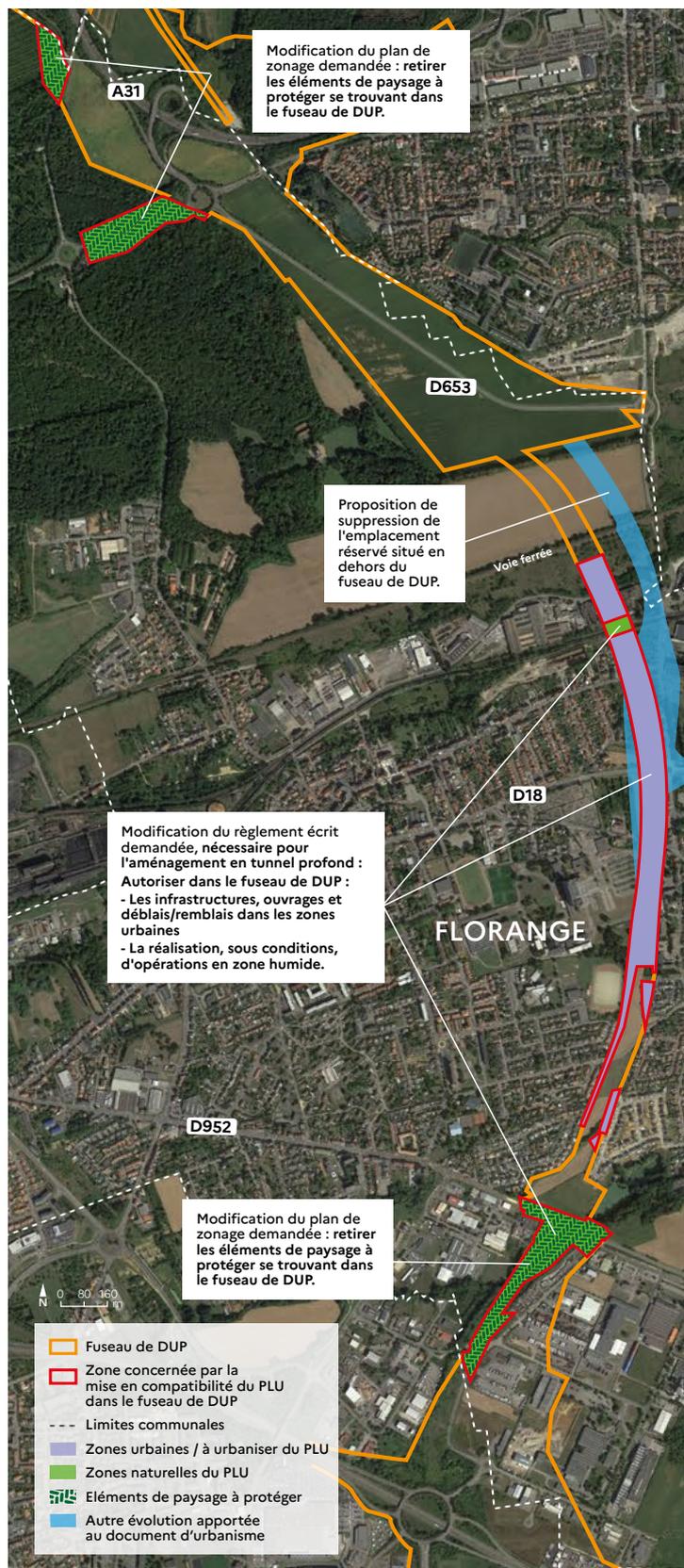
MODIFICATION DU RÈGLEMENT ÉCRIT

La modification du règlement écrit est nécessaire pour l'aménagement en tunnel profond, afin d'autoriser, dans le fuseau de DUP :

- Les infrastructures, ouvrages et déblais/remblais dans les zones urbaines
- La réalisation, sous conditions, d'opérations en zone humide.

COMPATIBILITÉ AVEC LES AUTRES DOCUMENTS DU PLU

Le projet A31Bis est compatible avec les dispositions du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD). Le projet A31Bis se situe sur deux secteurs visés par les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du PLU : zone d'activité du Breuil et Sainte-Agathe. Il est compatible avec ces orientations.



Fameck

MODIFICATION DU PLAN DE ZONAGE

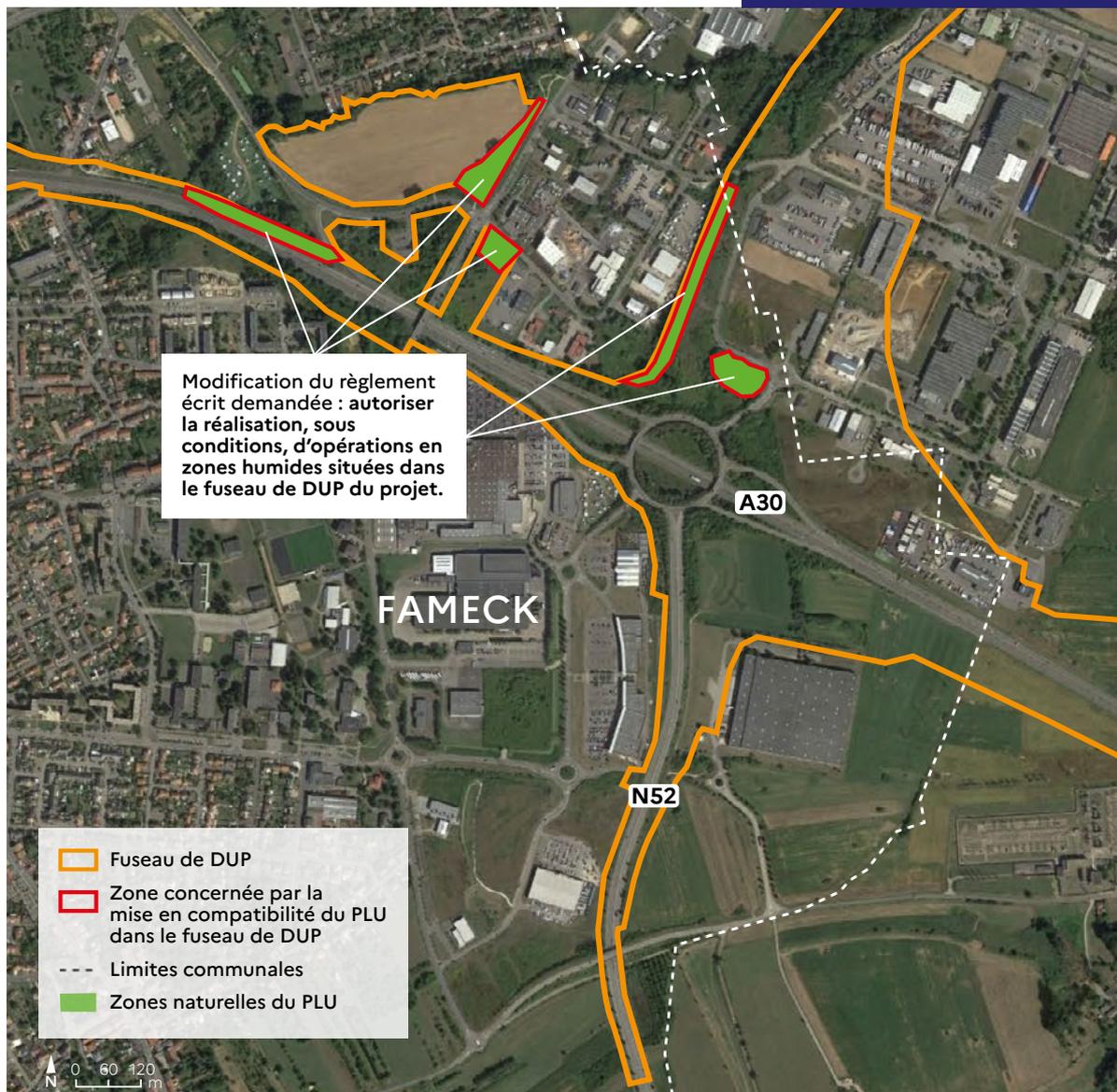
Le fuseau de DUP intercepte différentes zones du PLU de Fameck : des zones urbaines, des zones à urbaniser, des zones agricoles et des zones naturelles comprenant notamment des zones humides. La modification du plan de zonage n'est pas nécessaire pour la réalisation du projet.

MODIFICATION DU RÈGLEMENT ÉCRIT

La modification du règlement écrit est nécessaire afin de permettre la réalisation, sous conditions, d'opérations en zones humides situées dans le fuseau DUP du projet. Les zones s'écartant du tracé actuel ou futur de l'autoroute ont notamment été identifiées comme pertinentes pour l'implantation de mesures de compensation environnementale. De plus, il est bien prévu de maintenir le ruisseau de Kribsbach dans le cadre du projet.

COMPATIBILITÉ AVEC LES AUTRES DOCUMENTS DU PLU

Le projet A31Bis est compatible avec les dispositions du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) et avec le plan des servitudes. Le projet A31Bis ne se situe pas sur un des secteurs visés par les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du PLU. Il n'est donc pas concerné par les dispositions de ce document.



Richemont

MODIFICATION DU PLAN DE ZONAGE

Le fuseau de DUP intercepte différentes zones du PLU de Richemont : des zones agricoles comprenant des éléments de paysage à protéger, des zones naturelles - comprenant des éléments de paysage à protéger ainsi qu'une zone humide - et des zones urbaines.

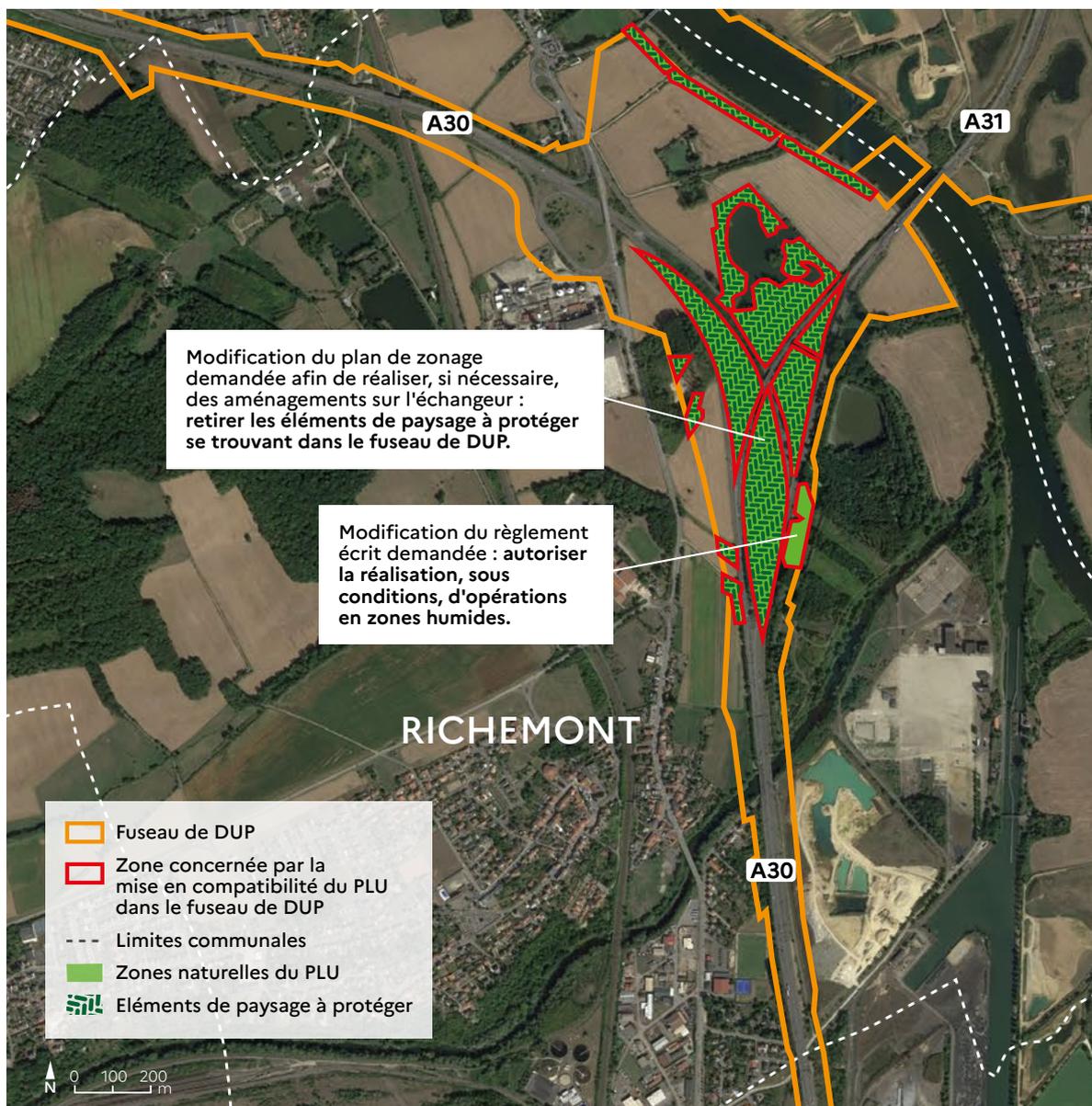
Le plan de zonage doit être modifié afin de retirer les éléments de paysage à protéger se trouvant dans le fuseau de DUP, au niveau de l'échangeur de Richemont.

MODIFICATION DU RÈGLEMENT ÉCRIT

La modification du règlement écrit est nécessaire afin de permettre la réalisation, sous conditions, d'opérations en zones humides situées dans le fuseau de DUP.

COMPATIBILITÉ AVEC LES AUTRES DOCUMENTS DU PLU

Le projet est compatible avec les dispositions du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD). Le projet A31Bis ne se situe pas sur un des secteurs visés par les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du PLU. Il n'est donc pas concerné par les dispositions de ce document.



L'impact environnemental de ces mises en compatibilité et les mesures associées

La mise en compatibilité des PLU des 7 communes aurait **des incidences sur l'occupation des sols**, suite aux différentes modifications de zonage et de règlement présentées ci-avant.

Pour rappel, les modifications de documents d'urbanisme nécessaires à la réalisation du projet A31Bis comportent :

- Des déclassements de parties d'espaces boisés classés afin de pouvoir réaliser des défrichements sur une partie de ces zones lorsque cela s'avère strictement nécessaire.
- Des autorisations de travaux dans des zones où le drainage, l'exhaussement et le remblaiement sont interdites.
- Une suppression d'éléments végétaux à protéger.

Ces modifications auraient des **impacts sur les milieux naturels : habitats, faune, flore, zones humides, cours d'eau**. En phase chantier, ce sont par exemple les terrassements, la circulation d'engins, le bruit ou les poussières qui auraient des effets sur les milieux naturels, induisant la destruction d'habitats naturels et l'imperméabilisation des sols notamment. En phase exploitation, la circulation sur l'autoroute a déjà des impacts sur le déplacement des espèces en coupant des corridors écologiques et génère des vibrations, du bruit ou de la lumière susceptibles de gêner les habitats naturels. La mise en compatibilité des PLU n'est pas susceptible d'avoir une incidence sur les sites Natura 2000. Enfin, il est important de noter que le projet A31Bis vise à remettre l'autoroute aux normes environnementales et à améliorer son insertion dans son environnement.

Ces informations sont détaillées dans l'étude d'impact du projet A31Bis qui sera rendue publique lors de l'enquête publique portant sur l'utilité publique du projet, le classement administratif des voies créées et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

La démarche «éviter, réduire, compenser» (ERC) doit être appliquée dans le cadre de ce projet.

Les impacts ont été, dans un premier temps, **évités, en redéfinissant les caractéristiques du projet dès sa conception, pour éviter d'altérer des zones humides et des habitats** dès que cela était possible. La création d'un tunnel de plus de 2 kilomètres pour réaliser la section neuve prévue est une mesure importante pour éviter l'impact sur les zones urbaines et naturelles. De même, l'aménagement principalement sur place de l'autoroute A31 entre l'échangeur de Richemont et la frontière luxembourgeoise permet de limiter l'impact par rapport à la création d'un itinéraire neuf. En phase travaux, l'évitement des impacts se traduirait par diverses mesures comme le balisage et la protection d'habitats ou d'espèces remarquables.

En complément, des **mesures de réduction** seront mises en place en phase travaux (adaptation de la période et des horaires des travaux, gestion des espèces exotiques envahissantes végétales, etc.) et en phase exploitation (passages pour la faune, clôture pour les mammifères, limitation de l'utilisation de fondants routiers et de produits phytosanitaires, etc.)

Des **mesures compensatoires** sont proposées pour les impacts résiduels, après application de mesures d'évitement et de réduction. À ce stade, seule une préfiguration des mesures sera proposée, les emprises techniques précises du projet n'étant pas totalement arrêtées au sein du fuseau de DUP : création ou renaturation d'habitats (mares, milieux boisés et bocagers, frayères, etc.), aménagement d'abris ou de gîtes pour la faune (nichoirs par exemple), etc.

Plusieurs sites de compensation ont d'ores et déjà été envisagés et intégrés dans le fuseau de DUP. Certaines zones visées par les modifications des PLU ont par exemple été retenues car elles pourraient éventuellement accueillir des mesures de compensation environnementales. Un suivi de la mise en œuvre de ces mesures sera réalisé en phase chantier et en phase exploitation.

PARTICIPEZ À LA CONCERTATION MECDU EN SEPTEMBRE 2024 !



POURQUOI UNE CONCERTATION MECDU ?

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme fait l'objet d'une concertation publique au titre de l'article L103-2 du code de l'urbanisme.

Cette concertation a pour objectifs de :

- Présenter les modifications nécessaires au projet sur les documents d'urbanisme actuels
- Assurer l'information et la participation du public
- Recueillir les remarques, observations et propositions, et apporter des réponses.

Cette concertation porte uniquement sur les modifications des documents d'urbanisme nécessaires pour la réalisation du projet A31Bis. Elle n'a pas pour vocation de discuter de l'opportunité du projet qui a déjà fait l'objet d'un débat public en 2015 et d'une concertation préalable en 2018-2019, ni du choix du tracé sur le secteur Nord qui a déjà fait l'objet d'une concertation en 2022-2023.

Par ailleurs, elle n'a pas vocation à proposer des modifications des documents d'urbanisme qui ne seraient pas nécessaires à la réalisation du projet A31Bis. Cette concertation s'ajoute à l'ensemble de celles menées au titre du code de l'environnement sur le projet (débat public, concertations publiques) dans les conditions prévues par le L121-16-1 du code de l'environnement.

COMMENT S'INFORMER ?

- En consultant le présent dossier de concertation
- En se rendant sur le site internet

www.A31bis.fr



COMMENT DONNER SON AVIS ?

- En contribuant en ligne sur le site internet
- En participant aux permanences en mairies (dates à retrouver sur le site internet)

LES SUITES DE LA CONCERTATION MECDU

À l'issue de la concertation, l'ensemble des éléments recueillis fera l'objet d'un bilan, qui sera accessible sur le site internet www.a31bis.fr

Ce bilan nourrira les décisions concernant le projet et viendra compléter le dossier d'enquête publique préalable à la Déclaration d'utilité publique qui sera organisée ultérieurement.