

Concertation A31 Bis

Réunion thématique
TOUL
8 décembre 2018

Compte-rendu

La réunion a duré 2h20 et a réuni 180 participants.

Déroulement de la réunion :

1. Ouverture par **Hervé VANLAER, directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement** et **Jean-Michel STIEVENARD, garant de la concertation**

Présentation des modalités de la réunion par **Marie-Pierre BORY, C&S Conseils**

2. Présentation de l'état des lieux et des perspectives des besoins de déplacements par **Etienne HILT, adjoint au chef du service des transports de la DREAL**

Temps d'échanges avec la salle

3. Présentation des solutions d'aménagement envisagées et des modalités de réalisation du projet par **Etienne HILT, adjoint au chef du service des transports de la DREAL**, et **Guillaume PRINCIPATO, chef de projet A31 Bis à la DREAL**

Temps d'échanges avec la salle

4. Conclusion par **Jean-Michel STIEVENARD, garant de la concertation.**

1 Ouverture

Hervé VANLAER, directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement, accueille les participants et précise que la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement est le service de l'Etat assurant la maîtrise d'ouvrage du projet A31 Bis, à travers les différentes étapes allant de la conception à la réalisation. Le projet A31 Bis est un enjeu majeur pour la mobilité dans le sillon lorrain.

Il rappelle l'organisation d'un débat public en 2015 ayant abouti à une décision ministérielle en février 2016, décision qui a fixé le cadre de la concertation en cours. Un travail important a été conduit pour enrichir le projet, dans le cadre des réunions du comité de pilotage, des comités de suivi et de l'observatoire des trafics au sud, sur le secteur de la réunion. Ce travail s'inscrit dans une approche multimodale des mobilités. Il confirme qu'aucune décision n'est prise à ce stade.

Hervé VANLAER présente ensuite les objectifs de la concertation :

- ➡ Informer sur le projet et sur les évolutions depuis le débat public, en particulier sur le sud ;
- ➡ Partager les différentes variantes d'aménagement envisagées ;
- ➡ Confirmer la solution d'aménagement du secteur centre.

Il rappelle ensuite les modalités pour s'informer et participer et donne des informations sur la suite du projet (déclaration d'utilité publique, travaux)

Voir diaporama en annexe n°1 du compte-rendu

Jean-Michel STIEVENARD, garant de la concertation nommé par la Commission nationale du débat public, rappelle son précédent rôle durant le débat public de 2015, phase intense de concertation et de débat sur ce projet d'infrastructure, puis son action pour que des associations soient parties prenantes de l'élaboration d'un nouveau projet.

La concertation qui s'ouvre a pour objectif de permettre aux citoyens d'éclairer l'Etat sur la décision. Il appelle donc le public à exprimer des positions qui seront toutes intégrées dans un rapport qui permettra à l'Etat de prendre sa décision.

Jean-Michel STIEVENARD rappelle que le débat ne sera pas clos en fin de réunion, et qu'une nouvelle phase de la concertation publique s'ouvrira début 2019.

Voir diaporama en annexe n°1 du compte-rendu

Marie-Pierre BORY, C&S Conseils, présente les intervenants en tribune :

- ➡ Etienne HILT, adjoint au chef du service des transports
- ➡ Guillaume PRINCIPATO, responsable d'opération pour le projet A31 Bis

Elle présente les modalités et le déroulé de la réunion, elle précise les règles concernant la prise de parole.

2 Etat des lieux et perspectives des besoins de déplacements

2.1 Présentation

Etienne HILT, adjoint au chef du service des transports de la DREAL, présente le diagnostic qui a conduit au projet, et conclut sur la complémentarité nécessaire des différents modes de transport.

Voir diaporama en annexe n° 1 du compte-rendu

2.2 Echanges

Luc FERRETTI, président de l'Association du Toulinois pour la Préservation du Cadre de Vie (ATPCV), remercie la mairie de Toul d'avoir mis la salle à disposition et se félicite de la participation du public. Il relève la contribution de son association à cette mobilisation et à l'élaboration du projet.

Michel GROJEAN, Comité Agricole du Pays Toulinois, rappelle l'opposition des habitants de Champigneulle et Maxéville au projet d'aménagement sur place. Dans la mesure où les études mettent en cause essentiellement la circulation locale dans le phénomène de saturation à certaines heures de la journée, il suggère d'aménager sur place le secteur de Champigneulle et Maxéville avec des mesures efficaces de protection des riverains (couverture, murs anti-bruit, etc.) et d'abandonner le barreau en tracé neuf Toul-Dieulouard, afin de ne pas toucher aux terres agricoles. Il suggère en outre de créer des parkings combinés avec des navettes électriques qui circuleraient sur des voies dédiées, offrant ainsi plus de convivialité que les véhicules individuels. Il estime que la solution du barreau neuf Toul-Dieulouard est dépassée.

Valentin DETHOU, adjoint au maire de Champigneulle, conseiller communautaire du Bassin de Pompey, souhaite ouvrir un dialogue entre les territoires au sud. Il constate que tout le monde est d'accord pour développer de nouveaux modes de transports, de nouvelles motorisations, etc. Cependant, ces solutions concernent le long terme ; or les problèmes se posent dans l'immédiat. Aucune solution proposée n'est parfaite. Au nom du Bassin de Pompey, il souhaite rappeler le traumatisme qu'a représenté pour Champigneulle la construction de l'autoroute actuelle dans les années 60 et le retard mis dans l'installation de protection contre le bruit. Dans ce contexte, une mise à 2x4 voies, avec des expropriations, est inacceptable. En outre, l'aménagement sur place ne répond pas aux besoins de capacité, aggraverait la situation des échangeurs de Frouard et Bouxières, et entraînerait des travaux pour une durée de 10 ans. Et il faut prendre en compte le développement souhaité de zones d'activité économique dans le Toulinois.

En conclusion, il pose la question de la solution interurbaine sur la route départementale qui pourrait être retravaillée.

Jean-Pierre COUTEAU, maire de Villey-Saint-Etienne, et vice-président de la communauté de communes Terres Toulaises, souhaite, lui aussi, que les territoires ne soient pas opposés. Il souhaite aussi qu'on fasse preuve de plus d'innovation, afin de prendre en compte le bien-être des riverains et la préservation de l'environnement. Il appelle à prendre en compte aussi les engagements de l'Etat dans le cadre de la COP21, et bientôt COP 24.

Il souligne les actions mises en œuvre par le territoire. Ainsi, la communauté de communes vient de prendre la compétence Mobilités. Dans ce cadre, elle travaille sur un schéma des mobilités. Elle a aussi « rendu » 50 hectares de terres agricoles dans son PLUI. Concernant les activités économiques, il regrette que de grandes entreprises n'utilisent pas le réseau ferroviaire disponible.

Il suggère d'aménager la RD611 en 3 voies [2 voies +1 voie centrale pour doubler] pour traiter le trafic de camions lié aux activités économiques, en finançant ces travaux par une taxe pesant sur le grand transit, dans le cadre d'une expérimentation régionale.

3 Le projet soumis à la concertation

3.1 Présentation

Etienne HILT, adjoint au chef du service des transports de la DREAL, rappelle les objectifs du projet :

- ➡ Réduire la congestion routière et améliorer les conditions de circulation ;
- ➡ Améliorer la sécurité routière pour les usagers et les agents d'intervention ;
- ➡ Accompagner le développement économique du sillon lorrain.

Il rappelle les principes directeurs qui ont conduit à l'élaboration du projet :

- ➡ L'aménagement sur place pour toutes les sections là où cela apparaît nécessaire et possible ;
- ➡ Des tracés neufs en cas d'impacts importants pour les riverains ou l'environnement ;
- ➡ Le recours au péage pour les tracés neufs et au nord de Thionville afin de mobiliser les financements nécessaires à la réalisation rapide de l'aménagement.

Guillaume PRINCIPATO, chef de projet A31 Bis à la DREAL, présente les solutions d'aménagements envisagées pour le secteur sud, chacune présentant des avantages et des inconvénients qui font l'objet d'une analyse multicritère disponible dans les documents de concertation et sur le site internet dédié au projet.

Etienne HILT, adjoint au chef du service des transports de la DREAL, présente les coûts du projet, les modes de financement possibles et le calendrier prévu selon les variantes d'aménagement.

Voir diaporama en annexe n°1 du compte-rendu

3.2 Echanges

Daniel CERUTTI, président de la Fédération départementale du BTP, et vice-président de la chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Meurthe-et-Moselle, témoigne du fait que la saturation actuelle de l'A31 empêche les entreprises du Toulinois de se développer, au détriment de l'emploi. Or les transports en commun ne répondent pas à tous les besoins des entreprises (ex : le matériel et les engins de chantier). La taxation des entreprises n'est pas non plus une solution de son point de vue. Comme vice-président de la CCI, il confirme que les actions sur les ports de Moselle sont en cours et que le développement de l'intermodalité fer-fluvial est prometteuse, notamment vers le nord de l'Europe.

Il confirme en outre que, techniquement, les entreprises de BTP peuvent réaliser des tunnels. Et il fait part de ses doutes sur la possibilité d'un aménagement sur place à Champigneulle en raison de la durée des travaux et de leur impact sur le trafic et donc sur l'économie de la région, en prenant comme exemple le changement des joints à Belleville.

Il conclut en indiquant que la congestion actuelle, si on ne trouve pas de solution, pourrait amener les entreprises du Toulinois à se délocaliser. Le projet est donc majeur pour le Toulinois, la Meurthe-et-Moselle, la Lorraine et la région Grand Est.

Une habitante de Villey-Saint-Etienne demande comment les transporteurs seront incités à utiliser le barreau payant, alors qu'ils auront une alternative gratuite. Elle estime que le barreau ne déléstera pas significativement Maxéville et Champigneulle. Elle appelle à faire preuve d'inventivité pour trouver une solution et prendre le temps de cette réflexion pour éviter de refaire des erreurs.

Emmanuel PAYEUR, maire de Chaudeney-sur-Moselle, exprime son opposition au barreau Toul-Dieulouard. Il propose de mettre à 2x3 voies l'A31 existante. L'A31 traverse Chaudeney-sur-Moselle en surplomb depuis 30 ans, avec des nuisances importantes, ce qui explique la forte mobilisation des habitants à la réunion d'ouverture de Metz. Il craint que la priorité financière donnée au barreau neuf entraîne le statu quo sur sa commune.

Il demande si des protections contre le bruit seront mises en place au niveau du viaduc de Chaudeney-sur-Moselle si ce tronçon passe à 2x3 voies.

Un participant, membre d'un collectif de citoyens opposés au barreau Toul Dieulouard, rappelle que le passage à 2x3 voies à Champigneulle était prévu dès l'origine. Depuis, on a fait peu de choses pour la mise aux normes de l'autoroute, et la situation risque de durer, selon ce participant, si l'argent public est consacré à la création d'un nouveau barreau. Il constate que la majorité du trafic vient de Nancy et de l'A33 – A330 et émet des doutes sur le fait que les usagers vont payer 4 euros pour faire 8 km de moins ; il en déduit que non seulement les usagers locaux devront payer le péage, mais ils devront aussi payer la subvention d'équilibre par leurs impôts. Il estime à 300 millions d'euros la mise aux normes de l'A31.

Olivier JACQUIN, sénateur de Meurthe-et-Moselle, se félicite que le débat public ait permis de faire évoluer le projet. Il constate qu'il y a un risque à se renvoyer la balle entre les territoires ; il est donc nécessaire de trouver une solution. Il estime que la proposition à 2x4 voies à Champigneulle avec des dispositifs anti-bruit n'est pas crédible et considère qu'il n'y aura pas de mise à niveau environnementale de l'A31 actuelle si on réalise le barreau Toul Dieulouard. Il appelle à regarder les solutions innovantes à l'étranger et à faire évoluer le cadre réglementaire pour permettre la mise en œuvre de ces solutions. Il est confiant dans le travail réalisé au niveau de la métropole de Nancy pour trouver rapidement des solutions innovantes, intégrant le transport ferroviaire.

Jean BOMBARDIERI, adjoint au maire de Chaudeney-sur-Moselle, estime qu'il est nécessaire de réduire le trafic, principalement les poids lourds en transit. Il regrette de ne pas avoir plus de précisions sur la nature de l'aménagement sur place, entre les échangeurs 12 et 15, précisions nécessaires pour donner un avis sur cette solution : a-t-on prévu de remplacer le viaduc existant par un nouveau viaduc ? De quel côté ? Au-dessus de quelles maisons ?

Il demande ce qui est prévu pour réduire les nuisances sur cette commune : le bruit et la pollution de l'air.

Un habitant de Toul indique qu'il habite à l'extrême sud de Toul, dans le quartier Saint-Evre, à la convergence de l'A31 et de la RN4. Il se demande comment il est prévu de passer au-dessus de la Moselle au sud de Toul, quel que soit le scénario retenu. Il soulève la question de la sécurité à cet endroit.

Par ailleurs, il demande si des études de qualité de l'air sont conduites près de l'A31, notamment en été, et quelles sont les mesures prévues pour limiter la pollution.

Charles RENOARD, représentant le parc naturel régional (PNR) de Lorraine et la chambre d'agriculture de Meurthe-et-Moselle, rapporte la position des deux institutions, opposées à l'option du barreau neuf, en raison de la consommation foncière et des impacts sur la biodiversité et sur le paysage. Il reconnaît que renvoyer sur la solution de l'aménagement sur place reviendrait à se défausser sur un autre territoire. Il invite à étudier des solutions nouvelles comme le passage en tunnel et à développer des solutions alternatives comme le développement du covoiturage.

A titre personnel, il conteste le calendrier avancé de 10 ans de travaux pour l'aménagement sur place et appelle à prendre en compte la totalité du territoire, avec l'A33.

Patrick BRETENOUX, représentant l'association toulaise pour le cadre de vie (ATPCV), estime qu'il faut trouver les outils pour faire diminuer le trafic en raison du réchauffement climatique et des impacts sur la santé. Il regrette que les territoires soient mis en concurrence : selon lui, il n'est pas nécessaire de construire un aménagement nouveau au-dessus de Chaudeney-sur-Moselle et il suffit d'un aménagement sur la section de Gondreville à Nancy ; de même, il estime inutile de prévoir un aménagement à Laxou ou de passer à 2x4 voies à Champigneulle. Il soutient des solutions alternatives, avec une troisième voie dédiée aux transports en commun, au covoiturage et aux voitures électriques. Il estime que l'argent public est disponible et que l'argument du calendrier plus rapide avec la mise en concession n'est pas fondé.

Concernant l'attractivité d'un barreau mis à péage, **Etienne HILT** explique que les usagers n'auront pas intérêt à faire un détour de 12 km par Nancy et que les enquêtes menées sur le triangle Toul-Nancy-Dieulouard montrent que les poids lourds concernent pour une large part des échanges locaux ou d'échanges. La variante de la liaison Toul-Dieulouard permet de réduire de 4 000 à 6 000 le nombre de poids lourds dans Nancy, soit au moins 30% de ce trafic.

Concernant les travaux sur l'A31 existante dans le cas d'une liaison Toul-Dieulouard : les études des projets de construction de murs anti-bruit à Champigneulle et Maxéville se poursuivent à ce stade mais le projet ne sera pas le même selon la variante qui sera retenu à l'issue de la concertation. L'échangeur origine sera aussi traité quelle que soit la solution retenue, mais de façon différente dans l'un ou l'autre des scénarios.

Concernant l'innovation, Etienne HILT rappelle que certaines solutions, notamment en matière de transport collectif, dépendent aussi des collectivités territoriales. Il constate en outre qu'il n'y a pas eu de baisse de trafic entre Toul et Nancy depuis 2015 et, avec l'A31 bis, l'Etat doit répondre aux besoins de déplacement des usagers pour lesquels les réponses ne sont possibles que par la route.

Concernant la durée des travaux, **Guillaume PRINCIPATO** explique qu'elle est fondée sur la nécessité de maintenir un maximum de voies en exploitation pendant ces travaux et de prendre en compte les périodes hivernales. Il n'a pas été envisagé de fermer l'autoroute sur une période longue de manière à avoir une durée de travaux plus courte.

Concernant les requalifications environnementales, (cf diapositives en annexe) Guillaume PRINCIPATO présente des exemples d'aménagement pour le traitement des eaux pluviales, pour le rétablissement des continuités écologiques, la protection des usagers et les protections phoniques.

Concernant le viaduc de Chaudeney-sur-Moselle, il confirme qu'il est possible d'installer des protections phoniques, conformément à la réglementation, en cas de mise à 2x3 voies de cette section.

Jean-Claude FAUQUETTE, président de l'association pour l'avenir de Rosières-en-Haye, apprécie la considération apportée aujourd'hui par les services de l'Etat aux zones rurales. Il rappelle que les habitants de sa commune sont attachés à leur qualité de vie et évoque l'opposition qui s'était exprimée contre le projet d'aménagement de la base aérienne de Toul-Rosières. Il évoque aussi la pollution de l'air qui serait répartie sur plus de riverains. Selon lui, ce sont les entrées et les sorties de Nancy qui posent le problème le plus important en raison d'un plan de circulation qu'il considère comme aberrant. Il estime qu'un report de 15 000 véhicules ne justifie pas les impacts prévisibles sur l'environnement. Enfin, il regrette que le train entre Toul et Marseille ait été supprimé, ce qui oblige à se rendre à Nancy ou à Metz. Il réaffirme l'opposition de son association au barreau Toul-Dieulouard.

Jorge BOCANEGRA, adjoint au maire de Toul et vice-président de la communauté de communes Terres Toulaises, affirme son opposition à la solution du barreau Toul – Dieulouard. Il rappelle que sa collectivité a pris la compétence sur les mobilités dans le Toulais. Mais le problème relève d'un

périmètre plus large, celui de la métropole Nancéenne ; c'est pourquoi les deux collectivités travaillent sur des solutions pour les déplacements pendulaires entre Toul et Nancy. Des solutions doivent être trouvées localement, avec en particulier une meilleure organisation des collectivités sur ce sujet.

Jean-Jacques MAXANT, maire de Marbach, évoque le trafic de poids lourds qui traverse sa commune, en constante augmentation : des poids lourds en transit et des poids lourds locaux. Il estime que si Dieulouard n'était plus une impasse, le fonctionnement des entreprises serait facilité.

Un habitant de Toul exprime son inquiétude pour ses enfants et estime que construire une nouvelle autoroute n'est pas une bonne solution. Il suggère que les citoyens soient incités à utiliser le covoiturage et les transports en commun par des primes, que les employeurs privilégient le télétravail, décalent les horaires et affectent les salariés plus près de leur domicile.

Un habitant d'Avrainville témoigne du fait qu'il n'aurait plus besoin de prendre sa voiture pour aller prendre le TER à Toul s'il pouvait circuler à vélo sur la RD 611 jusqu'à Toul. Or cette route n'est pas adaptée. Le vélo doit être prévu dans les modes de déplacements.

Sur ce sujet, **Etienne HILT** annonce qu'un plan vélo va être lancé prochainement par le gouvernement et permettra d'apporter, via un appel à projets, des financements aux collectivités locales pour améliorer le réseau des pistes cyclables. Il est donc important que les collectivités locales se préparent pour saisir ces opportunités.

Dominique POTIER, député de Meurthe-et-Moselle, se félicite d'abord de la qualité des débats, qui réconcilient le court terme et le temps long. Il forme le vœu que cette qualité se poursuive sur les réunions à venir. Il se félicite ensuite de l'union des associations et des élus du Toulais pour formuler des propositions, et pas seulement s'opposer et remercie les services de l'Etat et le garant d'avoir permis l'étude de l'aménagement sur place. Les élus du Toulais se sont prononcés pour l'aménagement sur place, qui précéderait une réflexion sur un barreau neuf.

Il souligne la cohérence des actions et les avancées concrètes pour le report modal vers la voie fluviale et le ferroviaire, les mesures inscrites dans le SCOT et dans le cadre des Territoire à Energie Positive. Il souligne ensuite les nombreuses innovations technologiques depuis 2015, ainsi que l'évolution des outils publics avec la loi mobilités à venir.

Il rappelle par ailleurs l'importance de la conservation des sols pour les besoins de l'alimentation, le maintien de la biodiversité et la résilience climatique.

Il fait donc le pari optimiste qu'une solution innovante et partagée sera trouvée.

Un participant rappelle la question sur le passage au-dessus de la Moselle à Chaudeney-sur-Moselle et dans la descente du Zénith. Il suggère de s'inspirer de la Suisse, avec le passage de voies superposées, ce qui réglerait le problème de la nuisance sonore.

Raphaël ARNOULD, maire de Gondreville, vice-président de la communauté de communes des Terres Toulaises, exprime son opposition au barreau Toul-Dieulouard. Il demande où le péage serait situé dans le secteur de Gondreville.

Audrey NORMAND, vice-présidente du Conseil départemental de Meurthe-et-Moselle, se félicite de la qualité des débats et confirme qu'aucune solution n'est parfaite. Mais la pire des solutions serait le statu quo, qui serait très dommageable pour le territoire et pour les riverains de la liaison actuelle. Elle rappelle à ce sujet que le président du Conseil départemental s'est exprimé en faveur d'une prise de décision rapide. Le Conseil départemental est favorable à un aménagement sur place de l'A31, qui

améliorera les conditions de vie des riverains et permettra la mise en œuvre de solutions innovantes. Dans un deuxième temps seulement, sur la base des résultats de cet aménagement sur place, il conviendra de décider si une nouvelle liaison est nécessaire.

Luc FERRETTI, président de l'Association du Toulinois pour la Préservation du Cadre de Vie (ATPCV), estime que l'argent public est disponible et appelle les élus et les citoyens à prendre leurs responsabilités pour trouver les financements nécessaires.

Jean-Pierre HUET, maire de Liverdun et vice-président du Bassin de Pompey, espère que la solution du barreau n'est pas abandonnée. Il se pose la question de la justification de la 2x4 voies entre Bouxières et Nancy. Il exprime ensuite des doutes sur les coûts présentés pour l'aménagement sur place dans l'analyse multicritère, coûts qui lui semblent sous-estimés. Il demande ce que deviendrait la RD 611. Il exprime son intérêt pour la solution d'artère interurbaine.

Raynald RIGOLOT, président de la fédération d'associations Flore 54, pointe le plan de circulation de Nancy qui, avec des feux de rétention qui bloquent les voitures sur l'autoroute, les empêchent de rentrer dans la ville. Il souligne ensuite que la question du bruit ne se limite pas à Champigneulle et Maxéville : ce problème doit être pris en compte sur l'ensemble du parcours. Il conteste les propositions des services de l'Etat qui se limiteraient à quelques maisons seulement. Par ailleurs, il estime que les besoins de rénovation de l'A31 n'ont pas été pris en compte dans l'évaluation de la solution de barreau neuf. Il demande le calendrier de la mise aux normes dans le cas de la réalisation du barreau neuf, et en particulier la protection de l'eau au niveau du plateau de Haye, au lieu-dit des Baraques.

Flore 54 demande que l'autoroute soit mise aux normes entre Gondreville et Laxou et entre Laxou et l'A33, dont le trafic, en augmentation, sature le secteur.

Concernant la justification de la 2x4 voies, **Etienne HILT** explique qu'il existe un goulot d'étranglement à Champigneulle dû à un trafic local important qui s'ajoute au trafic de l'A31 sur cette section.

Concernant l'aménagement des échangeurs, il confirme que ceux-ci seront reconfigurés dans le cas de l'aménagement sur place du secteur Sud puisque l'élargissement par l'extérieur impactera la position des bretelles.

Concernant la RD 611, il indique que c'est la solution de l'artère interurbaine qui provoquerait un mélange de tous les trafics. Dans le cas d'une solution autoroutière, le trafic d'échange ou local sera bien séparé du trafic de transit.

Concernant le financement de l'entretien de l'autoroute existante dans le cas d'un barreau neuf, l'Etat continuera à entretenir l'A31 quelle que soit la solution retenue.

Concernant l'A33 et les entrées dans Nancy, la question relève d'autres actions, à mener en lien avec la métropole.

Jean-Pierre COUTEAU, maire de Villey-Saint-Etienne, propose de prendre en compte la suggestion du Président de la République pour expérimenter des solutions localement.

4 Conclusion

Jean-Michel STIEVENARD note la maturité du débat, une maturité qui entraîne une exigence d'informations complémentaires sur les caractéristiques des aménagements sur place, sur le calendrier et les budgets, sur la mise aux normes de l'infrastructure existantes (ex : les protections phoniques). Il sera en outre nécessaire de remettre le projet dans le cadre plus vaste des mobilités.

Les questions de l'innovation et du péage doivent aussi être approfondies, avec des retours d'expérience à faire sur la question du comportement des usagers à la mise en œuvre d'un péage. Il rappelle que la prochaine réunion prévue à Dieulouard pourra être mise à profit pour continuer le dialogue et que la concertation débouchera sur une décision du maître d'ouvrage.