

Concertation A31 Bis

Réunion publique
Kanfén,
07/02/2019

Compte-rendu



PRÉFET
DE LA RÉGION
GRAND EST

La réunion a duré 2h 45 mn et a réuni 60 participants.

Déroulement de la réunion :

1. Ouverture par **Denis BAUR**, maire de Kanfen, **Laurent DARLEY**, directeur régional adjoint 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 synthétique du projet sur le secteur nord par **Etienne HILT**, adjoint au chef du service des transports et **Guillaume PRINCIPATO**, responsable d'opérations du projet A31 Bis à la DREAL

Echanges avec la salle

3. Présentation de la mise à péage

Echanges avec la salle

4. Variantes F4 et F10

5. Conclusion par **Laurent DARLEY**, directeur régional adjoint de l'environnement, de l'aménagement et du logement et **Jean-Michel STIEVENARD**, garant de la concertation.

1 Ouverture

Denis BAUR, maire de Kanfen, accueille les participants ; il souligne l'importance du projet A31 Bis pour l'ensemble du sillon lorrain et la nécessité d'aboutir à une décision afin d'éviter un nouveau report. Il remercie les services de la Direction de l'environnement de l'aménagement et du logement (DREAL) pour l'organisation de cette réunion publique à Kanfen. Il remercie Jean-Michel STIEVENARD, garant de la concertation, pour sa présence à chacune des réunions.

Laurent DARLEY, directeur régional adjoint de l'environnement, de l'aménagement et du logement, remercie le maire pour son accueil et la mise à disposition de la salle et souhaite la bienvenue aux participants en se félicitant de l'intérêt porté au projet.

Il 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.

Il rappelle la tenue d'un débat public en 2015 ayant abouti à une décision ministérielle en février 2016, disponible dans le dossier de la concertation. 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. Ce travail a abouti aux variantes soumises aujourd'hui à la concertation.

La concertation actuelle a été ouverte en octobre 2018 et se poursuivra jusqu'à fin février – début mars 2019.

Laurent DARLEY en présente les objectifs :

- Informer sur le projet et sur les évolutions depuis le débat public ;
- Permettre les questions et l'expression des citoyens et éclairer les services de l'Etat sur la perception du projet.

Il rappelle ensuite les modalités pour s'informer et s'exprimer.

La première partie de la concertation a montré que certains points doivent être approfondis dans la deuxième partie de la concertation :

- Les mobilités du futur : une conférence débat sera organisée à Metz le 27 février prochain sur ce sujet ;
- Les traitements des nuisances acoustiques et atmosphériques,
- Le passage à proximité du château de Bétange,
- Le passage sur la commune de Florange.

Deux nouvelles visites exploratoires en bus ont été proposées au nord et au sud ainsi que des réunions publiques supplémentaires, à la demande des collectivités territoriales et des réunions spécifiques avec les élus qui l'ont souhaité. La visite exploratoire au nord a été déprogrammée faute d'un nombre suffisant d'inscrits.

Voir diaporama en annexe 1 du compte-rendu

Jean-Michel STIEVENARD, garant de la concertation nommé par la Commission nationale du débat public (CNDP), présente le rôle de la CNDP qui veille à ce que les débats ne soient pas faits pour que l'administration éclaire les citoyens, mais pour que les décisions de l'administration soient éclairées par les citoyens.

Il constate un consensus pour trouver une solution pour améliorer la fluidité du trafic routier sur ce secteur. Sur les 4 scénarios présentés par l'Etat, deux n'ont pas suscité d'intérêt particulier. Les tracés F4 et F10 doivent faire l'objet d'une présentation plus détaillée au cours de la réunion. La question du péage et celle du château de Bétange doivent aussi être abordées.

Il rappelle sa neutralité en tant que garant ainsi que le principe de transparence, d'équivalence, d'argumentation et de traçabilité des questions et avis exprimés dans le débat.

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 Le projet A31 bis sur le secteur nord

2.1 Présentation

Etienne HILT, adjoint au chef du service des transports de la DREAL, Guillaume PRINCIPATO, responsable d'opérations du projet A31 Bis à la DREAL présentent le diagnostic de la situation, les aménagements envisagés et des éléments généraux sur le financement du projet.

Voir diaporama en annexe n° 1 du compte-rendu

2.2 Echanges

Christian JOUANEN, conseiller municipal de Bertrange, attribue une grande partie du problème au trafic de poids lourds en transit depuis les ports de l'Europe du Nord. Il regrette que la question de ce trafic de poids lourds, et notamment de son report, ne soit pas plus approfondie.

Etienne HILT rappelle qu'un poids lourd sur deux s'arrête en Lorraine. Il ne faut pas se fier aux plaques d'immatriculation : avec l'effondrement du pavillon français, même avec des plaques étrangères, un poids-lourds peut desservir le territoire lorrain. Le trafic de grand transit qui traverse le territoire représente donc un peu moins de 5 000 poids lourds par jour. Détourner ce trafic vers l'A30 ne répondrait pas au problème de congestion observé sur le secteur Nordet représenterait un investissement financier important. Cette solution serait donc chère et peu efficace.

3 La mise à péage

3.1 Présentation

Etienne HILT et Guillaume PRINCIPATO donnent des informations sur le contexte de la mise à péage, sur la technologie « free flow » (flux libre), sur l'effet attendu du péage sur le trafic et sur le réseau secondaire

Voir diaporama en annexe n°1 du compte-rendu

3.2 Echanges avec la salle

Alieth FEUVRIER, conseillère municipale d'Entringe, demande quels sont les gains de temps dans les exemples cités par la DREAL dans la présentation.

Didier NICLOUX, adjoint au maire de Kanfen, estime que les retours d'expérience présentés sont peu significatifs car ils présentent un transfert depuis des routes nationales vers des autoroutes, ce qui n'est pas le cas du projet A31 Bis.

Un habitant de Terville demande le prix exact dans les exemples présentés. Il demande en outre si, dans l'exemple de l'A43, la nationale était interdite aux poids lourds.

Guillaume PRINCIPATO indique que la part de 5% de poids lourds sur le réseau secondaire correspond à la part habituelle de la desserte locale. Il s'engage à apporter les éléments complémentaires demandés dans le compte-rendu de séance, à savoir les temps et les kilométrages comparés des différents exemples présentés.

Hors compte-rendu : Langon – Mont-de-Marsan :

. via A65 : 1 h / 90 km (75 km à péage pour 11€40)

. via RD932 : 1h15 / 85 km

Saint-Julien-Mont-Denis – Freney :

. via A43 : 18min / 22 km (20 km à péage pour 2,80 €)

. via RD1006 : 28 min / 24 km

Jean-Marie CRIDEL, président de l'association Non au Péage sur l'Autoroute A31 du Nord Mosellan (NAPA31NM), note que la DREAL a apporté des réponses à des questions que son association se posait, notamment avec les exemples donnés dans la présentation. Il demande s'il existe des éléments chiffrés sur la part des usagers qui utiliseront le réseau secondaire du secteur Nord pour ne pas avoir à payer le péage mis en place sur l'A31 bis. Il craint la saturation de ce réseau, avec les possibles impacts sur la sécurité.

Denis BAUR, maire de Kanfen, se dit interpellé par les prévisions présentées par la DREAL. Il estime que le critère principal de choix des usagers ne sera pas le coût mais la durée du trajet : les poids lourds choisiront en effet l'autoroute, mais les frontaliers rechercheront, selon lui, le trajet le plus court et resteront sur le réseau secondaire.

Il demande des précisions sur les différentes sections à péage et sur le devenir des sorties actuelles, compte tenu des scénarios F4 et F10.

Il demande si des financements européens ont été envisagés. Concernant le calendrier du projet, il craint que de nouvelles contraintes environnementales n'allongent encore les délais.

Concernant la part des usagers qui renonceraient à utiliser l'autoroute pour éviter un péage dans ce cas précis, **Etienne HILT** précise qu'elle est de l'ordre de 5 %, avec des évolutions selon la tranche horaire concernée, ce qui reste à préciser par les études ultérieures. Il rappelle la forte attractivité de l'autoroute et les possibilités d'abonnement qui peuvent encore en accroître l'attractivité. . A contrario, il souligne le fait que, si le projet n'est pas réalisé, le risque de saturation de l'autoroute, et donc du réseau secondaire, sera accru de façon assurée. L'exemple de la situation pendant les attentats, avec le contrôle aux frontières, a montré la gravité potentielle de la situation.

Les prévisions faites avec le Luxembourg montrent que projet A31 Bis permettra d'assurer une bonne fluidité du trafic. En outre le niveau envisagé pour le péage qui sera bien moins élevé que les autres

autoroutes en France confèrera à l'autoroute une très bonne attractivité. Ces deux facteurs permettront d'éviter la saturation du réseau secondaire. Il confirme que les usagers préfèrent les trajets dont les délais sont les plus courts : or le trajet le plus court sera bien celui par l'A31.

Concernant le péage par section, **Etienne HILT** confirme qu'il est prévu un péage par section, avec un portique par section ou par bretelle, et notamment deux sections au nord de Thionville : une section au sud de Kanfen et une section au nord (voir diapositive n°15). Il n'y aura pas de péage dans Thionville ni de péage au sud de Richemont.

Concernant les financements européens pour les projets transfrontaliers, **Etienne HILT** précise que les priorités de l'Union européenne concernent aujourd'hui les infrastructures ferroviaires et, pour le réseau routier, les pays excentrés qui ne disposent pas d'infrastructure transfrontalière, donc essentiellement les pays de l'Est. En revanche, le plan Junker permet d'obtenir des prêts à des taux avantageux. Le projet A31bis pourra donc en bénéficier si ce dispositif est maintenu.

Un habitant d'Ottange constate que tout le secteur est saturé. Il estime que le projet A31 Bis constitue un gaspillage de l'argent public.

Une habitante d'Escherange évoque la question des déplacements en dehors des déplacements des frontaliers le matin et le soir. Ces usagers, en dehors des périodes de pointe ou à contre-sens des flux frontaliers, vont devoir payer un péage pour un gain de temps nul. Par ailleurs, le péage pèsera sur les salariés frontaliers les plus modestes.

Alieth FEUVRIER, conseillère municipale d'Entringe, confirme qu'il faut prendre en compte les déplacements des résidents dont le pôle d'attractivité est Thionville (santé, culture, etc.) Ces usagers risquent d'utiliser le réseau secondaire pour éviter de payer le péage et de passer par Thionville intra-muros.

Guy NOEL, maire de Bertrange – Imeldange, rappelle que l'A31 coupe sa commune en deux, avec d'importantes nuisances liées au bruit. Il souhaite savoir si sa commune sera concernée par un péage, et quelles mesures sont prévues contre les nuisances qui devraient croître.

Un représentant de l'association Non au Péage demande si les services de secours seront eux aussi assujettis au péage en faisant référence à un jugement récent.

Un habitant de Volmerange-les-Mines s'inquiète d'un risque d'augmentation des nuisances sur sa commune.

Un autre habitant de Volmerange-les-Mines souligne que l'ensemble du secteur proche de la frontière luxembourgeoise est saturé : non seulement l'autoroute, mais aussi le réseau secondaire. Le projet A31 Bis ne constitue pas la seule solution à ce problème. Il craint que le système de concession profite seulement à des sociétés privées qui pourront augmenter les tarifs dans quelques années. Il craint que le Luxembourg n'impose aussi de son côté un péage et que des usagers se reportent sur le réseau secondaire.

Un habitant de Volmerange-les-Mines demande ce qui est prévu au Luxembourg : est-il aussi prévu une autoroute 2 x 3 voies ?

Un habitant d'Entringe demande si la gratuité des transports en commun envisagée au Luxembourg est prise en compte dans l'élaboration du projet A31 Bis. Il émet des doutes sur l'intérêt du projet pour

le développement économique en France et estime qu'il n'a pas à subir les nuisances liées aux déplacements des frontaliers ni une éventuelle dépréciation de ses biens immobiliers.

Jean PIVETTA, adjoint au maire de Volmerange-les-Mines, regrette que le précédent gouvernement ait retiré le principe de l'écotaxe. Il s'oppose à la mise en place d'un péage pour les habitants, et notamment ceux qui se déplacent plusieurs fois par jour.

Christian JOUANEN, conseiller municipal de Bertrange, demande pourquoi le secteur nord est le seul qui devra accueillir un péage.

Un participant retraité souligne la distinction de traitement entre la section allant d'Uckange jusqu'à Nancy et celle de Thionville par laquelle il indique qu'il ne passera plus si un péage est mis en service.

Un habitant de Kanfen propose d'appliquer le péage uniquement sur la 3^{ème} voie. Il souligne que ce système fonctionne dans d'autres pays.

Un habitant de Terville estime que le manque de moyens financiers est en partie dû au fait que l'Etat perd en moyenne un milliard d'euros par an en raison des poids lourds faisant le plein d'essence à l'étranger, notamment au Luxembourg.

Maurice LORENTZ, maire de Volmerange-les-Mines, met en doute la capacité du projet à fluidifier le trafic en 2030 et dans les années qui suivent. Etant donnée la localisation d'une station d'essence à Dudelange, juste après la frontière, il considère que Volmerange-les-Mines sera toujours impacté, même en cas de projet A31 bis. Il rejoint l'avis des habitants de sa commune qui souhaitent obliger les poids lourds à rester sur l'autoroute et propose l'installation d'un péage urbain à Volmerange-les-Mines ou à Kanfen ou d'une interdiction de circulation. Le péage lui apparaît inapproprié pour les personnes habitant sur cette section de l'A31 et se rendant à Thionville pour faire leurs courses.

Concernant le moindre intérêt du projet et l'impact du péage en dehors des flux pendulaires vers le Luxembourg, **Etienne HILT** évoque le principe d'égalité devant les impôts, les taxes et les péages qui impose un péage commun à tous les usagers. Il indique que l'administration a lancé une analyse juridique pour savoir si une modulation horaire du péage est possible afin de le diminuer hors des heures de pointe et/ou dans le sens contraire au principal flux de circulation. Cette réflexion en cours permettra d'apporter des réponses à cette problématique d'ici l'enquête publique.

Concernant la gratuité pour les services de secours, **Etienne HILT** indique que cette question sera analysée. En cas d'absence de gratuité, il rappelle que le forfait mensuel pour ce type d'utilisateur sera bien moindre que pour des usagers payant à chaque entrée sur l'autoroute (intéressant a priori dès lors que l'utilisateur dépasse un aller-retour par jour).

Concernant les transports en commun, **Etienne HILT** rappelle que les services de l'Etat travaillent en partenariat avec le Luxembourg et la région Grand Est pour augmenter la capacité des trains afin d'atteindre 20 000 personnes par jour aux heures de pointe. L'investissement dans le transport ferroviaire ne pourra toutefois suffire à répondre à l'augmentation prévue du nombre de frontaliers (voir diapositive n°80).

Il souligne qu'une autoroute fluidifiée permettra également d'accueillir des cars à haut niveau de service (un car toutes les 3 min) et le covoiturage. Ces deux modes de transport font l'objet de discussions communes avec le Luxembourg sur la gratuité des cars, les bonus accordés aux covoitureurs, le développement de parking de covoiturage, etc.

Concernant la continuité du projet au Luxembourg, **Etienne HILT** précise que le projet A31 bis est étudié avec le Luxembourg pour éviter tout goulot d'étranglement à la frontière : le Grand-Duché va ainsi élargir l'autoroute à 2 x 3 voies et sa bande d'arrêt d'urgence pour faire circuler les cars.

Concernant un péage uniquement sur la 3^{ème} voie, **Laurent DARLEY** indique que cette solution est techniquement faisable (on peut même distinguer les voitures comprenant 2 personnes ou 3 personnes) mais que la réglementation française ne le permet pas. On constate que c'est aussi le cas pour les autres pays européens.

Concernant l'absence de péage sur d'autres tronçons, **Laurent DARLEY** rappelle que la variante d'une liaison autoroutière Toul-Dieulouard en secteur Sud est également prévue à péage.

Concernant l'attribution d'une autoroute à un concessionnaire, **Laurent DARLEY** souligne qu'il s'agit d'une délégation de service public comprenant donc une obligation de mise en concurrence entre opérateurs, lors de laquelle l'Etat concédant a la possibilité d'imposer aux concessionnaires de proposer des formules d'abonnements. Le concessionnaire établit son offre en intégrant l'ensemble des coûts d'investissement, d'entretien, de maintenance et d'exploitation et en se basant sur des hypothèses de trafic et de durée de concession. . Les dernières concessions attribuées ont ainsi fait émerger des offres compétitives, comme pour le contournement ouest de Strasbourg, où les opérateurs en concurrence ont tous remis des offres n'intégrant aucune demande de subvention d'équilibre et proposé des formules d'abonnement. .

Concernant les nuisances sonores, **Guillaume PRINCIPATO** précise que l'A31 respecte aujourd'hui les normes de l'époque de sa construction. En cas de tronçon neuf ou d'aménagement en 2x3 voies, une remise aux normes complète aura lieu comprenant notamment la mise en conformité des réseaux d'assainissement, le rétablissement des continuités faune-flore et la mise en œuvre de protections phoniques.

4 Les variantes F4 et F10

4.1 Présentation

Guillaume PRINCIPATO présente le détail des enjeux propres aux deux variantes notamment :

- La traversée de Florange et la faisabilité d'un tunnel dans le cas de F4 ;
- Le devenir de l'A31 en traversée de Thionville dans le cas de F10 ;
- Le passage entre le château de Bétange et Terville.

Voir diaporama en annexe n°1 du compte-rendu

4.2 Echanges avec la salle

Marc MONTINET, membre de l'association Paix à Florange, rappelle la problématique des puits de captage soulevée à d'autres réunions, estimant qu'elle invalide la variante F4. Il pointe également que le viaduc prévu à la sortie du tunnel serait comparable à celui de Beauregard qui a été présenté lors de la visite exploratoire comme une infrastructure impossible à insonoriser.

Nadine MENZIN, présidente de Paix à Florange, estime que la maîtrise d'ouvrage est encore trop imprécise sur cette variante F4. Elle estime qu'un viaduc en sortie de tranchée couverte est impossible à réaliser avec les zones habitées alentour et les autres obstacles (cours d'eau, voies ferrées, ...).

Elle affirme que, lors de la visite exploratoire, la DREAL a indiqué que la tranchée couverte n'était pas garantie et qu'en cas de choix de la variante F4, les habitants devraient encore se battre pour obtenir le tunnel. Elle réaffirme l'opposition de Paix à Florange à ce tracé, rappelant la présence d'écoles et l'impact sur le patrimoine immobilier que subiraient les riverains.

Concernant les protections phoniques sur les viaducs, **Etienne HILT** précise qu'à l'époque le le viaduc de Beauregard n'a pas été construit pour porter des murs anti-bruit et que de tels murs ne peuvent donc pas être ajoutés à l'heure actuelle malgré les nuisances importantes générées, contrairement à un viaduc neuf ou les protections phoniques peuvent être dès le départ intégrées à la conception de l'ouvrage.

Concernant la faisabilité d'un viaduc à la sortie d'un tunnel, **Guillaume PRINCIPATO** assure que cette réalisation technique est conforme aux règles de l'art dans le domaine des normes autoroutières.

Concernant la protection des puits de captage, **Guillaume PRINCIPATO** indique que leur présence a été prise en compte. Le tracé envisagé passerait au travers des périmètres éloignés de protection comme cela peut être le cas aujourd'hui où l'A30 traverse des périmètres éloignés à Florange et Uckange. Les techniques actuelles permettent de faire passer une telle infrastructure sans affecter ni les puits, ni la ressource en eau.

Concernant la tranchée couverte, **Etienne HILT** précise que la couverture sera étudiée entre la D952 et la D18 dans le cas où les études de la variante F4 sont poursuivies. 100 millions d'euros sont inscrits dans le financement du projet pour traiter toute cette zone, ce qui correspond à 1 km de tranchée.

Jean-Charles SEYVE, avocat des propriétaires du château de Bétange, souligne que la variante F4 impactera plus fortement l'allée des marronniers que F10 et demande si l'Etat peut garantir que cette allée sera épargnée quel que soit le tracé. Il souligne la présence de chauve-souris protégées dans cet alignement.

Un participant retraité pointe le fait qu'avec l'A31 actuelle, la variante F10 encerclerait complètement Terville. Il estime que les Tervillois ne devraient pas être sacrifiés au profit des enjeux naturels et des marronniers et souhaite savoir pourquoi aucun tracé ne passe le long de la voie ferrée et à proximité du crassier Marspich plutôt qu'à Terville.

Guillaume PRINCIPATO indique qu'un travail fin devra être réalisé avec les Tervillois et les propriétaires du château de Bétange pour trouver une solution conforme à la réglementation et à l'expression du territoire. Il rappelle que ce nouveau tronçon comportera des mesures d'accompagnement importantes.

En cas de choix de la variante F10, l'A31 en traversée de Thionville pourrait être déclassée pour en faire une voirie à caractère moins autoroutier et mieux adaptée à son environnement urbain.

Concernant F4, l'Etat veillera à minimiser les impacts pour l'allée des marronniers mais ne peut pas garantir de la préserver intégralement à ce stade des études.

Un habitant de Kanfen propose d'installer des feux au niveau des bretelles d'accès comme mesure transitoire à court terme, ce dispositif ayant fait ses preuves à Aix-en-Provence.

Un habitant de Kanfen demande si des mesures sonores actuelles de l'A31 à 2x2 voies ont été comparées avec celles de nouvelles autoroutes à 2x3 voies afin de constater l'effet des nouvelles normes, de l'élargissement et de l'augmentation des flux.

Il souhaite savoir si les maisons éloignées de l'autoroute sont comprises dans les mesures étant donné qu'elles peuvent être plus impactées que les maisons à proximité de l'A31 suivant le relief.

Guillaume PRINCIPATO précise que la réglementation impose des mesures du bruit à état initial pour l'ensemble du patrimoine bâti autour de l'autoroute. L'étude de la topographie et du vent permettra la modélisation d'une carte dont les données seront confrontées à une analyse terrain. Ce processus s'appliquera quel que soit l'aménagement pour établir des objectifs et mesures de réduction du bruit jusqu'à atteindre le seuil de protection réglementaire.

Les normes acoustiques étant plus strictes que celles en vigueur lors de la construction de l'A31, la situation devrait s'améliorer.

5 Conclusion

Laurent DARLEY remercie les participants pour la richesse des échanges et espère que ces derniers auront pu être utiles aux participants comme ils l'ont été pour la DREAL.

Concernant le calendrier, il rappelle que les études actuelles sont encore à un stade amont qui est le stade exigé pour une concertation mais qu'elles ne sont donc pas aussi poussées que pour un dossier d'enquête d'utilité publique. Il prend l'exemple des nuisances sonores pour lesquelles les futures mesures du bruit nécessiteront l'inspection détaillée du bâti. Les services de l'Etat ont conscience de la frustration que ce calendrier engendre mais des indications exactes concernant la sortie du tunnel par exemple ne seraient pas fondées au stade actuel des études géotechniques. Il rappelle toutefois que le financement de 100 millions d'euros pour réaliser une tranchée couverte sur 1km à Florange est garanti.

Concernant le péage, la DREAL a identifié deux préoccupations : la forte crainte du report sur le réseau secondaire qui va nécessiter un travail sur l'attractivité de l'A31 Bis et la demande d'une modulation horaire du tarif, sujet juridique en cours de traitement via une saisine du Conseil d'Etat.

Concernant les variantes, il rappelle que le choix reste ouvert et que chaque variante a ses avantages et ses inconvénients. Les expressions formulées à ces réunions sont donc précieuses pour la DREAL et il en remercie les participants.

Jean-Michel STIEVENARD estime que ce temps d'échange dédié au péage a permis pour la première fois de prendre en compte les résidents, qui utilisent régulièrement l'A31 pour d'autres usages que d'aller au travail, comme troisième catégorie d'acteurs concernés par le projet aux côtés des frontaliers et les riverains.

Il estime qu'il est crucial de travailler sur la voie réservée sur bande d'arrêt d'urgence pour les transports en commun et fait part de sa déception concernant l'absence d'orientation claire émergeant de la concertation sur le choix des tracés. Il regrette la faible participation des habitants de Florange et de Terville à cette réunion et considère que les maires des deux villes qui ont élaboré des plans d'urbanisme et des projets incompatibles avec les tracés F4 ou F10 auraient dû les présenter à la concertation.

Un participant retraité considère que les municipalités ne peuvent pas présenter de projets d'urbanisme s'ils ne connaissent pas les plans précis des tracés indiquant où sera la tranchée couverte pour F4 et où passera exactement F10 entre Terville et le château de Bétange.

Un habitant de Volmerange-les-Mines estime que l'A31 aboutira obligatoirement à un péage.

Un habitant de Terville considère qu'il sera nécessaire d'actualiser l'estimation du prix du péage à horizon 2030 et 2035. Il déclare ne pas comprendre pourquoi des tarifs en heures creuses existent pour le train et l'avion mais pas pour les autoroutes. Il suggère que les portiques datant de l'expérimentation de l'écotaxe soient réutilisés et partage son inquiétude de voir le réseau secondaire

envahi par les poids lourds mais aussi par les usagers utilisant des applications proposant des itinéraires de substitution.

Nadine MENZIN, présidente de Paix à Florange, constate que toutes les vidéos de témoignage ne figurent pas sur le site et demande sur quels critères elles ont été sélectionnées.

Marie-Pierre BORY indique qu'il s'agit d'un choix éditorial visant à faire un montage des interviews qui pourront ainsi être visionnées lors des deux réunions de restitution. Ce montage n'orientera pas la rédaction du bilan de la concertation qui se basera sur les comptes-rendus de réunions, les contributions, avis et questions déposés sur le site internet. La vidéo est un outil permettant de restituer l'ambiance des réunions et d'inciter les gens à s'intéresser à la concertation.

Elle rappelle que les comptes-rendus des rencontres validés par le garant sont les documents faisant foi concernant la restitution des expressions de chacun.

Etienne HILT indique qu'il est encore possible d'envoyer des contributions pour qu'elles soient publiées sur le site internet et prises en compte dans le bilan de la concertation.