



**PRÉFET
DE LA MOSELLE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement

A31 Bis

Au cœur du sillon lorrain

SECTEUR NORD

RICHEMONT – FRONTIÈRE
LUXEMBOURGEOISE

Concertation publique Bilan de l'État, maître d'ouvrage

16 janvier 2024

+ d'infos sur le projet et la concertation sur a31bis.fr

Sommaire

PRÉAMBULE	4
RAPPEL DU PROJET	5
PARTIE 1 / DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION	6
LES OUTILS D'ANNONCE ET D'INFORMATION	9
LES MODALITÉS DE DIALOGUE ET DE CONTRIBUTION	12
LES CHIFFRES DE LA PARTICIPATION	19
PARTIE 2 / SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS LORS DE LA CONCERTATION ET DES RÉPONSES APPORTÉES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE	21
1. UN CONSENSUS SUR LA NÉCESSITÉ D'AMÉLIORER LA MOBILITÉ DANS LE NORD LORRAIN	22
1.1. Le constat souvent réitéré d'un manque de moyens pour la mobilité	22
1.2. Un constat partagé d'une infrastructure saturée entre l'échangeur de Richemont et la frontière luxembourgeoise	23
1.3. Une demande forte pour une stratégie multimodale avec ou sans le projet A31 Bis	25
1.4. Une demande de diminution des déplacements, notamment en remédiant aux limitations fiscales voire sociales du télétravail pour les travailleurs transfrontaliers	26
1.5. Une nécessaire coordination avec les autorités luxembourgeoises	27
2. L'OPPORTUNITÉ DU PROJET A31 BIS	28
2.1. Des questionnements sur la compatibilité du projet avec les engagements de la France en matière de réduction des gaz à effet de serre	28
2.2. Des participants opposés aux projets autoroutiers ont souligné son manque d'efficacité pour réduire la congestion autoroutière	29
2.3. Une invitation à se concentrer uniquement sur l'élargissement de la section au nord de Thionville	30
2.4. Une opposition importante au péage et la crainte d'un report sur le réseau secondaire	31
2.5. Un projet tout de même jugé par beaucoup comme indispensable pour le développement du territoire	32

3. DES RÉFLEXIONS SUR LES FONCTIONNALITÉS DE L'INFRASTRUCTURE	34
3.1. L'attente d'une restitution complète des fonctionnalités des échangeurs Nord et Sud pour les variantes concernées	34
3.2. Des positions diverses quant à l'utilisation éventuelle de la bande d'arrêt d'urgence par les transports collectifs	35
3.3. Une réflexion sur une voie dédiée au covoiturage	35
4. DES INQUIÉTUDES SUR L'IMPACT DES DIFFÉRENTES VARIANTES POUR LE CONTOURNEMENT DE THIONVILLE	36
4.1. Les expropriations d'habitations pour la variante F5 avec un tunnel de surface	37
4.2. L'impact sur les forêts pour les variantes F10 et F5	37
4.3. La qualité de l'air, particulièrement en entrées et sorties de tunnel	38
4.4. La préservation de la qualité de vie, pendant les travaux et en fonctionnement	39
4.5. L'évolution des flux de trafic sur le territoire selon les variantes	42
4.6. La faisabilité technique et le calendrier de certaines variantes	43
4.7. L'impact sur les monuments historiques et lieux de culte.	44
4.8. Un débat sur la présentation d'une option zéro lors de la concertation	45
PARTIE 3 / LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION	46
ENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX	47
RÉPONSES AUX PRÉCONISATIONS DES GARANTS ET ENGAGEMENTS DE L'ÉTAT	49
ANNEXES	57

PRÉAMBULE

Une nouvelle phase de concertation publique dédiée au secteur nord du projet A31 Bis s'est déroulée du 21 novembre 2022 au 3 février 2023 sous l'égide de deux garants nommés par la Commission nationale du débat public (CNDP).

Le projet A31 Bis a déjà fait l'objet d'un débat public organisé en 2015 par la CNDP et d'une concertation publique locale en 2018 et 2019.

Après une phase d'études approfondies, **l'Etat a souhaité instaurer un dialogue direct avec le grand public afin d'être éclairé sur le choix du tracé définitif du projet A31 Bis dans son secteur nord et notamment sur celui de la variante d'aménagement pour le contournement de Thionville.**

Le présent document constitue le bilan de l'Etat, maître d'ouvrage du projet.

Il a pour objectif de rappeler les modalités d'information et d'échanges mises en œuvre au cours de la concertation, de présenter le bilan chiffré de la participation et de synthétiser les échanges et les avis exprimés par le public. Il se conclut par les enseignements que le maître d'ouvrage retire de la concertation et les engagements ou réponses que l'Etat apporte aux garants de la CNDP qui ont formulé des préconisations dans leur rapport sur la concertation publié le 28 février 2023.

Ce bilan est mis à la disposition du public et publié sur le site internet du projet www.a31bis.fr.

LES CHIFFRES CLÉS DE LA PARTICIPATION

14

rencontres

1705

participants

730contributions
sur le site internet**158**

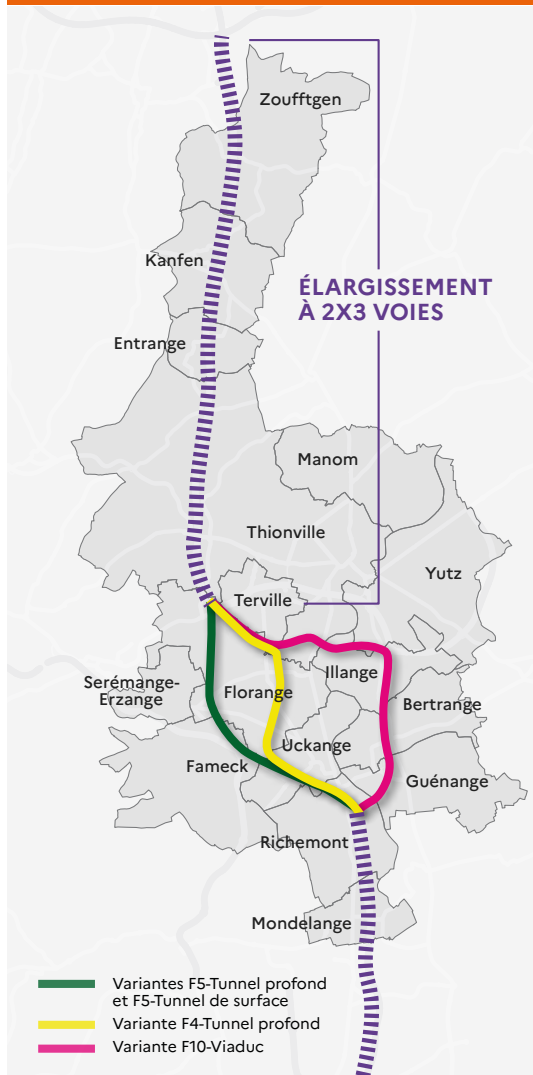
coupons-T reçus

292contributions
orales lors des
rencontres

RAPPEL DU PROJET

Le projet soumis à la concertation s'inscrit dans une ambition d'aménagement global de l'autoroute A31, dit projet A31 Bis. Il concerne le **secteur nord** de ce projet global long de 115 kilomètres, entre le péage de Gye au sud de Toul et la frontière luxembourgeoise.

Aménagements projetés sur le secteur nord



Ce projet vise à améliorer les mobilités en Lorraine. Il s'inscrit dans une démarche complémentaire au développement du rail et du fluvial, ainsi qu'aux initiatives pour développer le covoiturage et les autres transports en commun. En effet, l'A31 est empruntée quotidiennement par des milliers de Lorrains et connaît régulièrement une saturation aux heures de pointe, surtout dans sa partie nord. En proposant une infrastructure remise à niveau et adaptée à la hausse du trafic, le projet A31 Bis permettra d'améliorer les conditions de circulation et la sécurité des usagers.

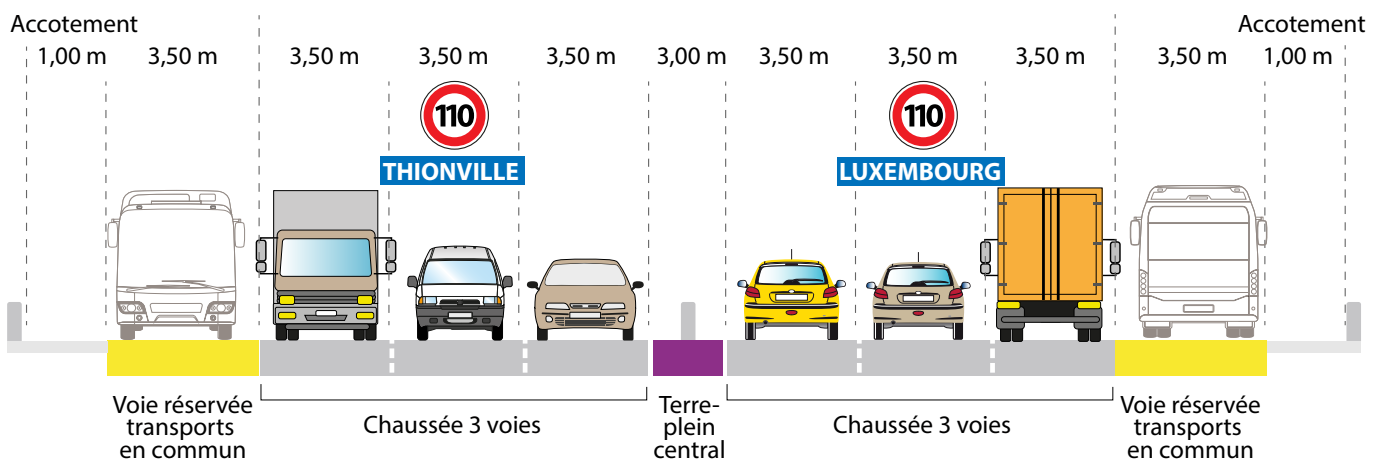
Le secteur nord du projet A31 Bis concerne la section de l'autoroute A31 comprise entre l'échangeur de Richemont et la frontière luxembourgeoise.

Les principes d'aménagement retenus sont les suivants :

- Entre la frontière luxembourgeoise et Thionville, l'A31 sera élargie sur place à 2x3 voies et la bande d'arrêt d'urgence sera en plus aménagée en voie réservée pour les transports en commun ;
- Entre le nord de Thionville et l'échangeur de Richemont, là où l'autoroute ne peut être élargie, il est envisagé de réaliser une liaison en tracé neuf pour le contournement de Thionville à 2x2 voies pour lequel quatre variantes sont à l'étude ;
- L'ensemble du secteur nord sera mis en concession afin de mobiliser les financements nécessaires à la réalisation du projet et d'accélérer sa réalisation.

Pour en savoir plus sur le projet, il est possible de télécharger le dossier de concertation sur le [site internet du projet](#).

Profil en travers type de l'élargissement à 2x3 voies (source : études préalables INGEROP)



PARTIE 1

DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION

Les objectifs de la concertation

La concertation est un temps d'information et d'échanges autour des enjeux et des principales caractéristiques du projet, ouvert à l'ensemble des publics et citoyens concernés et intéressés.

Cette concertation a eu pour objectif principal de recueillir l'avis du public sur le secteur nord du projet A31 Bis, qui avait évolué depuis la concertation de 2018-2019 et notamment sur les quatre variantes de tracés pour le futur contournement de Thionville, présentées au sein des fuseaux F4, F5 et F10.

Elle a permis :

- de partager avec le public l'avancement des études ;
- d'informer le plus précisément possible sur les caractéristiques du projet dans le secteur au nord de l'échangeur de Richemont ;
- de favoriser l'expression du plus grand nombre sur les variantes proposées pour éclairer le choix d'un scénario d'aménagement pour ce secteur en discutant des atouts et des inconvénients de chacune des variantes.

Une concertation placée sous l'égide des garants de la CNDP

Cette concertation volontaire a été conduite sous l'égide de deux garants désignés par la CNDP : Jean-Michel Stievenard et Luc Martin¹. Ils ont veillé au bon déroulement de la concertation, à la qualité et à la sincérité de l'information diffusées, ainsi qu'à la bonne information du public. Ils pouvaient être contactés directement depuis le site internet de la concertation ou via leurs adresses mails insérées dans l'ensemble des documents mis à la disposition du public.

Le 28 février 2023, les garants ont publié le deuxième rapport de la concertation continue sur le projet A31 Bis, faisant suite à la concertation sur le secteur nord. Ce dernier est annexé au présent bilan du maître d'ouvrage et disponible sur le [site internet de la concertation](#).

Un dialogue continu depuis 2015

L'ampleur des enjeux et des aménagements associés au projet A31 Bis nécessite que son élaboration soit concertée avec l'ensemble des acteurs du territoire. À ce titre, deux étapes importantes de participation du public ont déjà eu lieu :

- Un débat public en 2015, qui a permis de confirmer l'opportunité du projet ;
- Une concertation publique locale en 2018-2019, qui a abouti à la définition des principales orientations d'aménagement sur les trois secteurs du projet (sud, centre et nord). Cette concertation a conduit l'État à proposer, en 2019, une approche adaptée pour chaque secteur, chacun ayant ses enjeux propres et sa temporalité.

En parallèle, des comités de pilotage réguliers ont permis d'associer les parties prenantes locales à la conduite des études sur le projet.

En juin 2019, une lettre de commande ministérielle demandait de poursuivre les études du projet entre Richemont et la frontière luxembourgeoise, et tout particulièrement sur les variantes de contournement de Thionville. Sur la base de ces études, le comité de pilotage du secteur nord a décidé en mars 2022 de retenir 4 variantes de contournement de Thionville, pour les porter à la concertation.

¹ Voir : CNDP, séance du 6 avril 2016 – décision n°2016-8-A31bis-5 – Projet de liaison autoroutière A31bis : GYE frontière luxembourgeoise.

Périmètre de la concertation

Un périmètre a été défini pour cibler au mieux certaines actions de communication vers les publics concernés. Il était constitué par les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) traversés par le projet.

Certaines actions de communication ont cependant eu une portée plus large, par exemples les annonces dans la presse et la communication par internet. La concertation est ainsi restée ouverte à l'ensemble des citoyens et l'ensemble des avis exprimés ont fait l'objet du même niveau d'attention de la part du maître d'ouvrage.

Préparation de la concertation

Les modalités de concertation ont fait l'objet d'une présentation en **comité de pilotage du secteur nord du projet A31 Bis, en présence des garants, à Thionville le 8 novembre 2022**. Cette réunion a permis de présenter aux élus, associations et acteurs du territoire : les objectifs, le périmètre de la concertation, les caractéristiques du projet et de ses différentes variantes soumises à la concertation ainsi que les modalités d'information et d'expression prévues dans le cadre de la concertation.

L'ensemble des outils d'information et d'expression, dont le dossier de concertation, a été élaboré en informant les garants de la CNDP, qui ont également donné leur avis sur les modalités de la concertation et sur les moyens d'annonce et de diffusion des outils.

Le dispositif général d'annonce de la concertation

La tenue de la concertation a été largement annoncée, via différents canaux.

Une conférence de presse a été organisée le 8 novembre 2022 afin d'annoncer l'ouverture de la période de concertation et les modalités de celle-ci. Les modalités de la concertation et notamment le programme détaillé des rencontres publiques ont également été diffusées dans des espaces publicitaires des numéros de La Semaine et Le Républicain Lorrain du 17 novembre 2022.

Le site internet du projet, en ligne depuis le 10 novembre 2022, permettait au public d'accéder facilement à toutes les dates et tous les lieux des différentes rencontres. En complément, les comptes réseaux sociaux du projet ont également été actifs dans l'annonce de la tenue de la concertation et des rencontres. Sur [Facebook](#), [Instagram](#) et [Twitter](#), le maître d'ouvrage a régulièrement publié des posts afin d'informer un large public de la tenue des réunions.

De plus, **une large campagne de diffusion dans les boîtes aux lettres** a eu lieu la semaine du 21 novembre 2022. La feuille d'information, comportant notamment les dates et lieux des 14 rencontres de concertation, a été distribuée dans plus de 60 000 boîtes aux lettres, dans les 22 communes du périmètre de la concertation. Les mairies de ces communes ont par ailleurs reçu des affiches annonçant les rencontres et des exemplaires du dossier de concertation et de sa synthèse, au format papier, afin de les mettre à disposition du public.

Enfin, **les panneaux à messages variables situés sur l'autoroute A31** ont diffusé des messages d'annonce de la concertation, afin d'informer au plus près les utilisateurs de l'infrastructure.

LES OUTILS D'ANNONCE ET D'INFORMATION

Les informations sur le projet et les modalités de la concertation ont été portées à la connaissance du public via différents outils de communication.



Le dossier de concertation

Le **dossier de concertation** présente le programme d'aménagement de manière détaillée : ses objectifs, ses principales caractéristiques et ses enjeux, l'étude de son impact environnemental, ainsi qu'une présentation détaillée des modalités et objectifs de la concertation.

Il a été diffusé à partir du 18 novembre 2022 et en **565 exemplaires** au total via différents moyens :

- publication en ligne sur le site Internet de la concertation ;
- mise en libre consultation via trois acteurs-relais : les frontaliers Grand-Est, Automobile Club-Lorrain, et FNE Grand-Est ;
- mise à disposition dans les mairies et communautés de communes du territoire ;
- mise à disposition lors de chaque rencontre publique.



La synthèse du dossier de concertation

Une **synthèse du dossier de concertation** (8 pages) a aussi été mise à la disposition du public lors de chacune des rencontres de la concertation, mise à disposition dans les mairies des communes du périmètre, 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) et publiée en ligne sur le site internet de la concertation. Elle a été distribuée en **5000 exemplaires** au total.



La feuille d'informations

La feuille d'informations, qui résume les documents précédents, a été diffusée en **75 220 exemplaires** au total.

- Distribution dans toutes les **boîtes aux lettres** des communes 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.
- **Mise 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).
- **Mise à disposition lors de chaque rencontre publique.**

Les feuilles d'informations étaient toutes munies d'un **coupon-T** pré-affranchi, permettant à chacun de transmettre sa contribution écrite au maître d'ouvrage par voie postale, les coupons étant ensuite traités par le maître d'ouvrage et les

contributions publiées sur internet.

L'affiche communicante

125 exemplaires de l'affiche « communicante » rappelant les dates de rencontres publiques au format A3 ont été adressés aux mairies, communautés de communes et aux acteurs relais afin de pouvoir les exposer dans le maximum de lieux publics sur le périmètre de la concertation.



Des panneaux d'exposition

Un jeu de trois panneaux d'exposition au format 85x200cm présentant le projet et les modalités de la concertation a été installé lors de chaque rencontre publique.



Le relai dans la presse

Le communiqué de presse

Début novembre 2022, un communiqué de presse annonçant le lancement de la concertation a été transmis aux médias et publié sur le site internet du département de la Moselle.

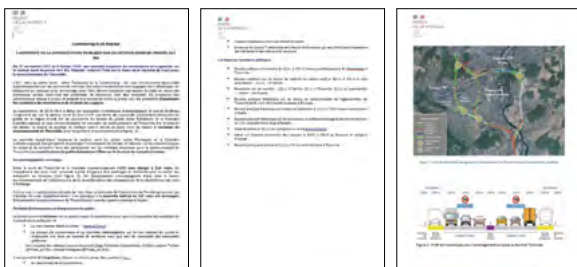
Les retombées dans la presse

Entre début novembre 2022 et début février 2023, ce sont près de 30 articles de presse qui sont parus au sujet du projet et de la concertation. La tenue de la concertation a également été largement relayée sur les réseaux sociaux.

Les encarts presse

Des encarts publicitaires ont été achetés par le maître d'ouvrage afin d'annoncer la concertation et les dates des rencontres. Ils ont été publiés le 17 novembre 2022 dans les journaux suivants :

- Le Républicain Lorrain ;
- La Semaine.



Le site internet de la concertation

Un site Internet dédié à la concertation relative au projet autoroutier A31 Bis a été mis en ligne le 10 novembre 2022 : <https://www.a31bis.fr/>



L'adresse numérique du site internet (URL) ainsi qu'un QR code sont indiqués sur chacun des outils imprimés (affiche, dépliant, panneaux, dossier de concertation).

Les différentes rubriques du site présentent le projet A31 Bis, un focus sur le secteur nord, la concertation 2023, les archives de la concertation. Il était également possible d'apporter des contributions en ligne durant la concertation.

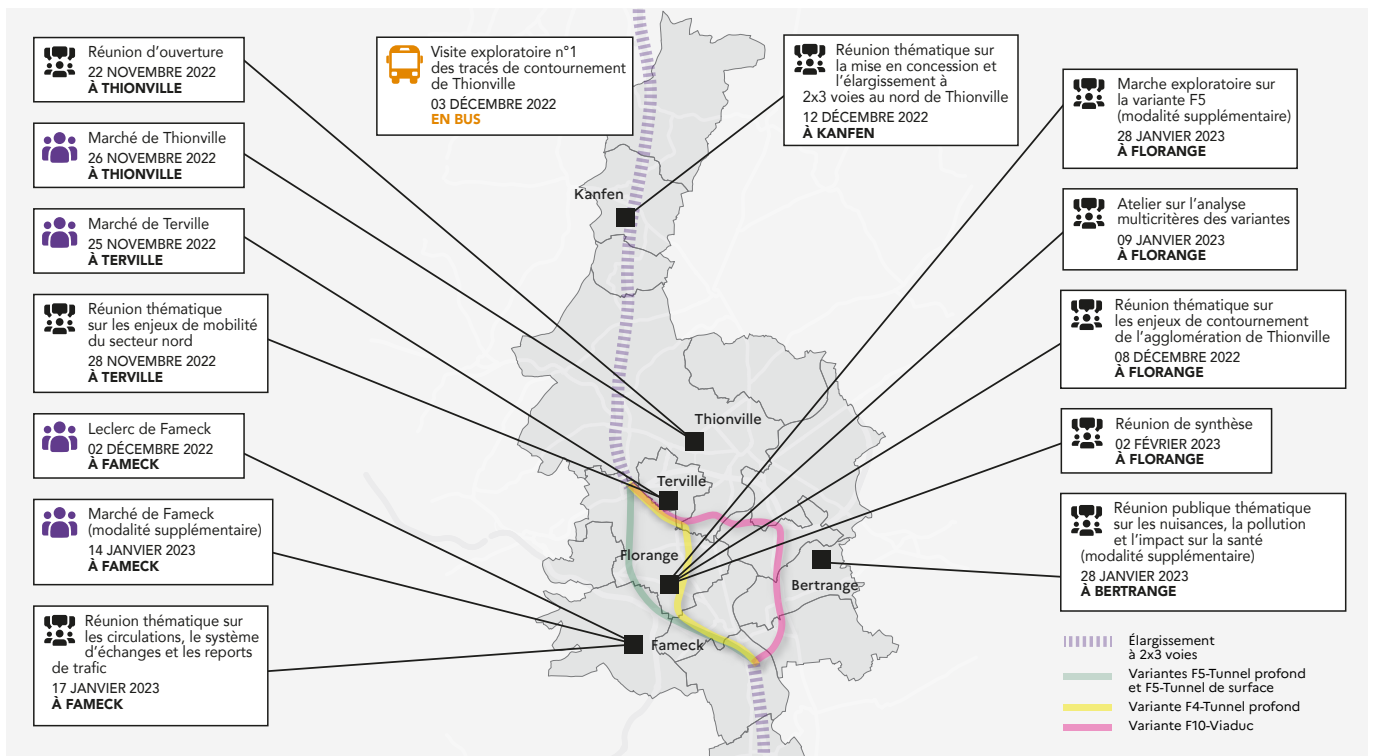
Le site internet répondait à deux fonctions principales : informer sur le projet et sur les modalités de concertation, et mettre à disposition une plateforme permettant d'apporter des avis sur le projet. Il est à noter que la rubrique des contributions (avis et questions) regroupe également l'ensemble des coupons T qui ont été envoyés au maître d'ouvrage au cours de la concertation. Certaines pétitions ont également été publiées par des acteurs par ce moyen. Le site internet comporte enfin l'ensemble des informations sur les modalités de dialogue (annonce des réunions publiques, publication des présentations, comptes rendus et vidéos).

Afin de partager l'information avec le plus grand nombre, le maître d'ouvrage a régulièrement communiqué sur la concertation et les réunions sur **les réseaux sociaux (Twitter, Facebook et Instagram)**.

LES MODALITÉS DE DIALOGUE ET DE CONTRIBUTION

14 rencontres publiques organisées pour échanger avec le maître d'ouvrage

Différents types de rencontres ont été proposés afin de toucher le plus large public possible, en s'adaptant aux besoins de chacun.



Il est à noter que la rencontre de proximité sur le marché de Fameck, la réunion thématique à Bertrange et la marche exploratoire du 28 janvier ont été ajoutées en cours de concertation, répondant à la demande des participants et des garants de la concertation. Ces deux derniers événements ont été organisés un samedi afin de toucher un public différent des autres rencontres, organisées plutôt en semaine et en soirée.

Les réunions publiques

Les réunions publiques ont fait l'objet d'une forte implication du maître d'ouvrage. Un membre du corps préfectoral, M. le préfet ou MM. les sous-préfets, était systématiquement présent au côté de la direction et des services de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Grand Est. Ces réunions étaient organisées selon le déroulé suivant : introduction par M. le préfet ou MM. les sous-préfets, une présentation de 20 à 30 minutes des équipes de la DREAL sur le thème de la réunion, suivie d'un temps d'échanges avec le public en salle durant entre 1 heure et demie et 2 heures.



Réunion publique à Thionville le 22/11/22 - © JC Verhaegen



Réunion publique à Terville le 28/11/22 - © JC Verhaegen



Réunion publique à Florange le 08/12/22 - © JC Verhaegen



Réunion publique à Kanfen le 12/12/22 - © JC Verhaegen

La **réunion d'ouverture** du 22 novembre 2022 avait pour objectif de présenter le projet sur le secteur nord dans son ensemble et de permettre aux participants de se prononcer, avec un temps de parole étendu (1h35). La réunion s'est déroulée à Thionville. Lors des temps d'échanges, les élus de Thionville et de Fameck se sont exprimés, apportant leur soutien à la réalisation du projet. Certains frontaliers usagers de l'infrastructure ont également pris la parole. Des oppositions à la variante F5 ont été exprimées mais également des craintes liées au contexte environnemental et à l'impact du projet.

La **réunion thématique sur les enjeux de mobilité du secteur nord**, organisée le 28 novembre 2022 à Terville, a été l'occasion de présenter au public les perspectives des besoins de mobilités sur le secteur et les politiques publiques permettant d'y répondre. Un représentant technique de la Région Grand Est était présent en tribune afin de parler du réseau express métropolitain et européen du sillon lorrain et de ses objectifs de développement. La réunion a permis de replacer le projet A31 Bis au sein de la stratégie multimodale portée par la puissance publique. Les discussions ont porté sur la complémentarité entre le projet autoroutier et les projets ferroviaires. De nombreux échanges se sont tenus sur les solutions qui permettraient de diminuer le besoin de transport en voiture individuelle : covoiturage, réutilisation de la ligne ferroviaire entre Thionville et Esch-sur-Alzette, renforcement de la ligne actuelle Thionville-Bettembourg, développement du télétravail, création d'un « RER ».

La **réunion thématique sur les enjeux de contournement de Thionville** du 8 décembre 2022 a réuni un nombre important de participants à Florange. La réunion a compris 2 heures de questions/réponses, illustrant notamment une forte opposition d'habitants de Florange aux variantes F5 et, dans une moindre mesure, F4, avec une demande de considérer le « scénario zéro ».

La **réunion publique thématique** qui s'est déroulée à Kanfen, le 12 décembre 2022, a permis d'échanger sur la mise à 2x3 voies, et sur la mise en concession de l'infrastructure. Plusieurs demandes de solutions immédiates pour résoudre les difficultés liées à la mobilité ont été exprimées. L'idée selon laquelle les problèmes de mobilité impactent l'attractivité de la région a été soulevée à plusieurs reprises. Le souhait que seul l'élargissement soit réalisé – sans le tracé neuf en contournement de Thionville – a également été exprimée. De nombreux participants ont émis des doutes sur le trafic sur l'autoroute concédée du fait du péage, et ont exprimé des craintes sur la saturation du réseau secondaire. Des discussions sur le télétravail et le développement du covoiturage ont également eu lieu.



Atelier à Florange le 09/01/23 - © JC Verhaegen

L'atelier sur l'analyse multicritères des variantes du 9 janvier 2023 à Florange consistait en un dialogue interactif organisé en groupes de discussion. Les participants, assis par groupes autour d'une table, avaient à leur disposition un carnet de plans contenant des cartes du projet, les profils en long des variantes, les synoptiques d'aménagement des variantes et le tableau d'analyse multicritères des variantes de contournement de Thionville. Ils disposaient également d'un guide de travail à remplir. A l'issue du travail en groupes, les participants ont restitué oralement, en plénière, les échanges, interrogations et contributions de leur groupe. Cela a notamment permis à chaque groupe et à chaque participant de prioriser les critères de choix des variantes. De nombreux groupes se sont exprimés en faveur de l'option zéro (réalisation d'aucune des variantes).



Réunion publique à Fameck le 17/01/23 - © Pascal Bodez

Une **réunion thématique sur les circulations, le système d'échanges et les reports de trafic** a été organisée à Fameck le 17 janvier 2023. Elle visait à informer le public de l'impact du projet sur le trafic routier et les circulations. Une modélisation du trafic futur a alors été présentée en détails et a fait l'objet de nombreuses questions de compréhension mais également de débat sur l'impact des différentes variantes.



Réunion publique à Bertrange le 28/01/23 - © Pascal Bodez

Une **réunion publique thématique sur les nuisances, la pollution et l'impact sur la santé** s'est tenue à Bertrange le samedi 28 janvier 2023 après midi. Il s'agissait d'une réunion supplémentaire, ajoutée suite à une demande faite lors de la réunion d'ouverture. Sa tenue un samedi après-midi visait à toucher un public différent, les autres réunions s'étant tenues en semaine et en soirée. La DREAL Grand Est est à cette occasion intervenue sur la Stratégie nationale bas carbone, sur les effets sur la santé des infrastructures de transport en général, avant d'effectuer un focus sur les incidences sur la qualité de l'air et le bruit du projet A31 Bis. Les échanges avec le public ont alors porté sur la situation actuelle, avec une autoroute perçue comme génératrice de nuisances, tandis que certains participants ont demandé la construction de murs anti-bruit. A noter qu'une grande partie des interventions du public a porté à cette occasion sur des sujets qui allaient au-delà du thème de la réunion : élargissement de la voie, utilité de la concertation, report de trafic ou encore covoiturage.

PHOTO DE LA CONCERTATION



Réunion publique à Thionville le 02/02/23 - © Pascal Bodez

Enfin, la **réunion de synthèse** s'est déroulée à Thionville le 2 février 2023. Le préfet a établi en introduction un constat des arguments entendus lors de la concertation publique et clarifié le processus décisionnel qui suit cette dernière. Il a indiqué qu'il percevait des échanges que l'amélioration de l'infrastructure routière dans le nord de la Moselle était une nécessité en complément des autres modes de transport et que les aménagements proposés peuvent être améliorés (murs anti-bruit et configuration des échangeurs notamment). Il a également informé les participants qu'il se tenait à disposition des associations souhaitant présenter un argument complémentaire d'ici la fin février. Cette réunion a ensuite été l'occasion d'écouter les interventions de 18 acteurs, structures ou élus, qui avaient déposés un cahier d'acteur et souhaitaient s'exprimer devant le public pendant 5 minutes pour exposer un argumentaire favorable ou non au projet. C'est la réunion qui a eu le plus grand nombre de participants (250).

Les visites exploratoires

La **visite exploratoire des tracés de contournement**, qui s'est déroulée le 22 décembre 2022, a réuni 25 personnes sur inscription. Les participants ont reçu un audioguide, un carnet de visite et les documents de la concertation (dossier de concertation, synthèse, flyer). Le parcours de la visite visait à voir in situ la projection des quatre tracés potentiels de contournement de Thionville et les 12 points d'arrêts étaient l'occasion de discuter des impacts de chaque variante.

A Zone de la vallée de la Moselle à proximité de l'échangeur de Richemont ou nœud A30/A31. Ce dernier sera reconfiguré afin de pouvoir prioriser le trajet entre A31 venant de Metz et A31 Bis, c'est-à-dire soit vers l'A30 actuelle pour F4 et F5 ou sur l'A31 actuelle pour F10. On observe de nombreuses zones inondables qui rendent les opérations plus complexes.

B Point de départ du tracé neuf de la variante F10, l'échangeur d'Illange relie l'A31 au contournement Est de Yutz et à la D1. Le projet A31 Bis maintient les possibilités actuelles de l'échangeur. Si la variante F10 est retenue, l'A31 actuelle entre Richemont et cet échangeur sera élargie à 2x3 voies.

C La RD1 longe l'A31 sur cette section. Depuis l'échangeur, la variante F10 passe à travers champs, puis dans le bois au Nord de la butte et du fort d'Illange. Le croisement avec cette route se fait via un pont.

D Les ZAC du Gassion et de l'Europort s'étendent sur la plupart des terrains situés entre la Moselle et la route de Metz (RD 953). Depuis Illange, le viaduc de la variante F10 passe sur cette zone. Plus à l'Ouest, la variante longe les friches industrielles au Sud-est de Terville.

E Il s'agit du point de convergence des variantes F10 et F4. La tête nord du tunnel F4 ressort de terre après l'allée de Marronniers et se dirige vers l'actuel échangeur de l'Étoile afin de rejoindre le tracé de l'A31 actuelle en suivant le tracé actuel de la RD 653 entre le parc du château de Bétange et Terville. La variante F10 longe le sud de Terville d'Est en Ouest au Sud de Terville avant d'emprunter le même tracé que la variante F4.

F Ce point de raccordement avec l'A31 actuelle est commun aux 4 variantes. Tous les mouvements permis par l'échangeur actuel ne seront pas rétablis selon la variante retenue. C'est un endroit avec de forts enjeux environnementaux : alors que les variantes F4 et F10 longent le parc du château de Bétange et le bois de l'Étoile, les variantes F5 traversent le bois au niveau du giratoire où se rencontrent la D13 et la rue de l'Étoile.

G Cette étape permet d'observer le tracé des variantes F5 au Nord de la cokerie de Serémange-Erzinge. Dans le sens Sud-Nord, le fuseau F5 longe le crassier actuel avant de passer à travers le bois de l'Étoile pour rejoindre l'A31 actuelle.

H La cokerie de Serémange-Erzinge est à l'arrêt depuis 2019 et doit faire l'objet de travaux de démantèlement et de dépollution dans les années à venir. La tête Nord de la variante F5-tunnel profond ressort au milieu de la zone de la cokerie actuelle. Pour la variante F5-tunnel de surface, la traversée de la cokerie se fait en remblais.

I Le croisement entre la rue de Longwy, la rue de Verdun et l'impasse de Nancy est un endroit à très fort enjeu dans le cas de la variante F5-tunnel de surface. La construction de ce tunnel nécessite, en effet, l'expropriation des habitations situées au-dessus du tracé en tunnel de surface et un large réaménagement de cette zone urbaine pour permettre l'insertion du tracé autoroutier.

J Ce point correspond à la tête sud des tunnels de surface ou profond de la variante F5. Dans ce cas, le tracé prévu pour les variantes F5, dans le sens Sud-Nord, part de l'A30 actuelle pour rejoindre ce point en traversant les jardins familiaux actuels et avant de descendre en dessous du niveau du sol. Si l'une des variantes F5 est retenue, l'A30 actuelle entre Richemont et le point de départ du fuseau F5, sera élargie à 2x3 voies.

K Il s'agit du point de départ de la variante F4 ; l'autoroute traverse l'est de zone industrielle en surface avant de rejoindre l'itinéraire de l'emplacement réservé historique au Nord de cette zone. Cette variante implique le réaménagement de l'échangeur de Saint-Agathe pour garantir un lien direct avec les vallées de la Fensch et de l'Orne. Il sera le point de convergence entre l'A30, la VR52 et la variante F4. Si la variante F4 est retenue, l'A30 actuelle entre Richemont et cet échangeur sera élargie à 2x3 voies.

L Dans le cas de la variante F4, l'autoroute descend en dessous du niveau du sol à cet endroit (tête Sud du tunnel), au niveau de la rue Nationale (RD 952). Le tracé du tunnel sous Florange suit ensuite l'emplacement réservé historique qui ne sera donc pas utilisé en surface. Cet aménagement permet de limiter fortement les nuisances aux riverains dans la zone urbanisée.

ZAC : Zone d'aménagement concertée : zones à l'intérieur desquelles une collectivité publique ou un établissement public y ayant vocation décide d'intervenir pour réaliser ou faire réaliser l'aménagement et l'équipement des terrains (article L.311-3 du Code de l'urbanisme).

MARCHÉ EXPLORATOIRE SUR LES 4 VARIANTES

Une **marche exploratoire sur la variante F5** (modalité supplémentaire) a été organisée le 28 janvier 2023, notamment à la demande de plusieurs habitants de Florange, dans l'objectif d'aller voir plus en détails les caractéristiques des variantes du fuseau F5 et ses impacts, notamment sur le tissu urbain. Les points d'arrêts ont été définis par les participants eux-mêmes, en fonction de leurs interrogations. Les entrées et sorties de tunnel ainsi que la mosquée de Fameck ont notamment fait l'objet de discussions et d'explications à cette occasion.

Les rencontres de proximité

Des rencontres de proximité ont également été organisées. Celles-ci ont permis d'aller à la rencontre du public de manière proactive et ainsi de rencontrer un public différent de celui participant aux réunions publiques. Des documents (synthèse du dossier de concertation, feuille d'informations ...) ont été distribués et des échanges informels avec des habitants du territoire qui avaient des questions ou souhaitaient mieux comprendre le projet ont été possibles. Des fiches contribution ont également été laissées à disposition du public pour donner leur avis.



Rencontre de proximité sur le marché de Terville

La **rencontre de proximité** organisée au marché de Terville le 25 novembre 2022 a permis à l'équipe de la DREAL Grand-Est d'échanger avec une trentaine de personnes sur le projet et sur le dialogue en cours, de répondre à leurs questions, et de collecter leurs contributions. La majeure partie des passants qui se sont intéressés à la rencontre s'interrogeait en premier lieu sur la date de réalisation du projet. Une partie des participants a également découvert les différentes variantes de contournement de Thionville, via la carte présente sur la synthèse. Certains ont alors demandé des explications quant aux différentes implications de chacune des variantes.



Rencontre de proximité sur le marché de Thionville

La **rencontre de proximité du marché de Thionville** le 26 novembre 2022 a permis des échanges avec une quarantaine de passants afin d'informer sur le projet et sur la concertation en cours, de répondre à leurs questions et de recueillir les contributions. La majeure partie des personnes qui sont venues s'informer et contribuer étaient directement concernées par le projet et en avaient connaissance.



Rencontre de proximité au Leclerc de Fameck

La **rencontre de proximité au Leclerc de Fameck** le 2 décembre 2022 a permis à l'équipe de la DREAL d'échanger avec 40 personnes, dont la majorité connaissait déjà le projet. Lors de cette rencontre, les participants s'interrogeaient également sur le calendrier de l'opération ou sur les caractéristiques des différentes variantes du contournement de Thionville.



Rencontre de proximité sur le marché de Fameck

Une **rencontre de proximité au marché de Fameck** a été organisée le 14 janvier 2023, en complément du programme de rencontre initial. L'équipe de la DREAL Grand Est a échangé avec une vingtaine de personnes. Certains participants, souvent présents aux rencontres publiques, sont venus manifester leur opposition en distribuant des tracts contre le projet. Les autres participants savaient peu de choses du projet. Quelques exemplaires du dossier de concertation, de la synthèse du dossier de concertation et du flyer ont été distribués.

Chaque réunion publique a fait l'objet d'un compte-rendu mis en ligne sur le site de la concertation : [Les documents de la concertation \(a31bis.fr\)](https://www.a31bis.fr)



Réunion thématique à Florange - ©JC Verhaegen



Rencontre de proximité au Leclerc de Fameck

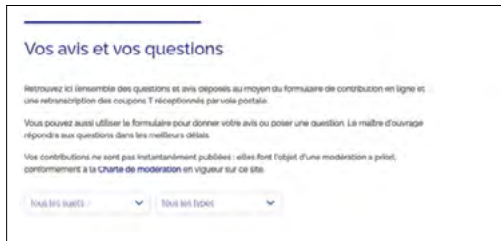


Atelier à Florange - ©JC Verhaegen



Réunion thématique à Terville - ©JC Verhaegen

Le site internet pour contribuer et échanger en ligne



Un **formulaire en ligne** permettait au public de déposer une question ou un avis sur le programme via le site internet.

L'ensemble des questions et avis déposés sont consultables, triés par catégories : L'opportunité du projet A31 Bis (objectifs, raisons d'être, alternatives), le contournement de Thionville (4 variantes), les effets potentiels sur l'environnement, coût, financement et péage, les travaux et leur impact, la concertation. Les réponses du maître d'ouvrage sont disponibles sur le site internet.

891 contributions publiées sur le site internet au total ont été recensées à l'issue de la concertation. Cela comprend les **158 coupons-T** envoyés par voie postale et publiés sur le site internet et les 3 contributions reçues par les garants de la concertation.

Les coupons-T

227 coupons-T ont été reçus pendant la période de concertation, et 158 de ces coupons ont été publiés sur le site internet de la concertation, les contributions « copiées-collées » ayant été publiés en groupe.

Les cahiers d'acteurs

Un cahier d'acteurs est une prise de position déposée par une entité : association, collectif, syndicat, acteur institutionnel, expert ou entreprise. Cette modalité de participation n'était pas prévue au début de la concertation et a été proposée par les garants lors des premières réunions publiques.

Les garants ont ensuite proposé que les collectifs ayant déposé un cahier d'acteur puissent prendre la parole lors de la réunion de synthèse afin d'exposer un argumentaire favorable ou non au projet, forgé lors de la concertation publique. Les acteurs du territoire et de la concertation ont accepté ce principe. La réunion de synthèse a donc été essentiellement dédiée à leurs interventions successives.

24 cahiers d'acteurs ont été déposés auprès du maître d'ouvrage dans les derniers jours de la concertation par les acteurs suivants :

- Air Vigilance
- Alternatives 31
- André Léonard, habitant de Terville & Cœur de ville sans camions (2 contributions du même auteur)
- Association AGIRR-FNAUT
- Association d'entreprises ELN
- Association de sauvegarde du site de Bétange
- ATTAC
- Collectif Non à l'autoroute à Florange-quartier Gare
- Communauté d'agglomération Portes de France – Thionville (motion délibérée en conseil communautaire le 26/01/23)
- Commune de Florange (motion délibérée en bureau municipal le 30/01/23)
- Conseil de développement de la Communauté d'Agglomération de Portes de France-Thionville
- Conseil départemental de la Moselle
- Entreprises lorraine Nord (ELN)
- Eurométropole Metz (motion délibérée en conseil métropolitain le 30/01/23)

- Fédération régionale des travaux publics de Lorraine
- Groupe des élus d'opposition de Florange
- Groupe les écologistes de la Région Grand-Est
- Impact Lorraine Mobilités
- Lorraine Nature Environnement
- NAPA31
- PAI Florange
- Président de la Communauté d'agglomération Val de Fensch et maire de Florange (courrier au Préfet de la Moselle en date du 31/01/23)
- Syndicat E-log'in4-Thionville
- The Shifters Nancy-Metz

Les garants de la CNDP et le maître d'ouvrage ont reçu 18 cahiers d'acteurs différents avant la réunion de clôture. Ces derniers ont donc pu s'exprimer tour à tour lors de la réunion de synthèse.

M. le préfet de la Moselle a reçu trois collectifs ou associations à l'origine d'un cahier d'acteur qui en ont fait la demande, conformément à l'engagement pris lors de la réunion de synthèse.



LES CHIFFRES DE LA PARTICIPATION

Contributions collectées via le site internet de la concertation et les coupons-T

Le vocable « contributions » désigne ici tous les **avis et questions déposés sur le site, ainsi que les coupons T envoyés par voie postale**. L'ensemble de contributions sont publiées sur le site internet.

La concertation a donné lieu à 891 contributions au total²

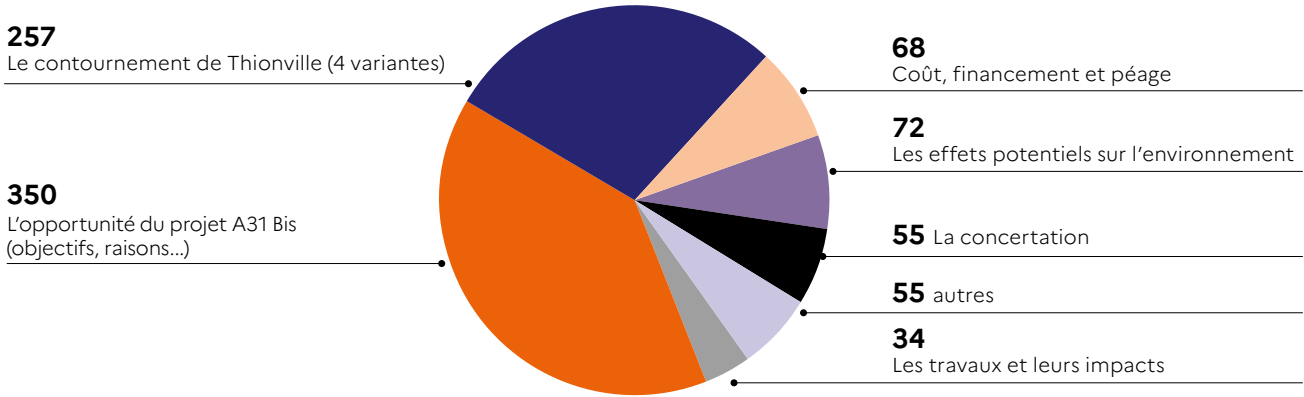
- **773 avis et 118 questions.**
- **730 ont été transmis par le formulaire en ligne, 158 par coupons T, 3 via les garants.**

2 Les 891 contributions n'incluent pas :
Les 77 coupons T identiques de l'association illangeoise contre les nuisances industrielles (AICNI) « contre le projet A31 Bis F10 » : 1 seul coupon a été mis en ligne, en précisant qu'il avait été déposé 77 fois.
Les 68 contributions en ligne identiques de la mairie d'Illange « OUI à l'A31 Bis OUI au tunnel profond NON au F10 » : 1 seule contribution a été mise en ligne.

Thématiques principales abordées

Le site internet permettait aux contributeurs de sélectionner le thème correspondant à leur contribution. Le graphique ci-dessous résume les thèmes qui ont fait l'objet de la mobilisation la plus importante et le nombre de contributions correspondant.

Leur répartition thématique est la suivante :



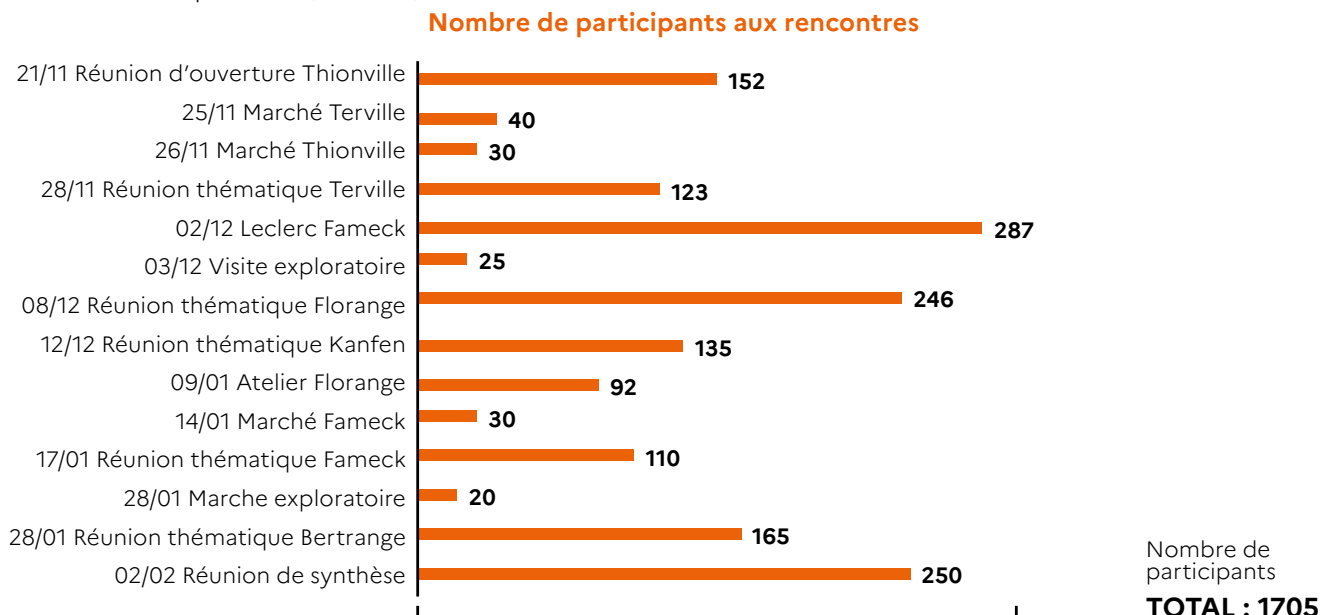
Provenance des contributions mises en ligne sur le site de la concertation

La possibilité de laisser un avis ou de déposer une question sur le site de la concertation a été immédiatement utilisée à la suite des différents rendez-vous de la concertation. Une majorité de contributions proviennent des communes concernées par les différentes options de tracé du contournement de Thionville et des celles situées sur le tracé de l'actuelle autoroute A31. Illange et Florange marquent le nombre le plus important de contributions, suivies de Thionville et Terville.

À noter enfin le dépôt le 1^{er} février 2022 par le maire de Terville d'une pétition signée de 1411 « habitants de Terville et des environs pour dire non à la variante F10 ».

La participation lors des rencontres de la concertation

Au total, **1705 participants** ont été comptés au cours des rencontres qui se sont déroulées pendant la phase de concertation. Cela a donné lieu à **292 contributions orales** exprimées au cours des réunions publiques et des rencontres de proximité, ateliers, visites de terrain³.



³ Les estimations de participation aux rencontres de proximité ont été estimées à partir du nombre de feuilles d'information distribuées.

PARTIE 2

SYNTHÈSE THÉMATIQUE
DES AVIS EXPRIMÉS LORS
DE LA CONCERTATION
ET DES RÉPONSES
APPORTÉES PAR LE
MAÎTRE D'OUVRAGE

■ ■

Dans cette partie consacrée à la synthèse des contributions du public à la concertation, les éléments de réponses apportés par l'Etat, maître d'ouvrage du projet, sont repris pour chaque thème dans un encadré.

Les citations figurant en italique visent à illustrer les sujets abordés lors des échanges. Elles se fondent sur les comptes-rendus des rencontres, relus par les garants de la concertation et disponibles sur le site internet : www.a31bis.fr

Des contributions ou des prises de position ont parfois critiqué le processus de concertation ou les informations mises à la disposition du public. Le maître d'ouvrage ne s'est pas attaché à retracer ces éléments dans ce bilan, considérant que c'était le rôle du rapport des garants disponible sur le site internet du projet.

1. Un consensus sur la nécessité d'améliorer la mobilité dans le nord lorrain

1.1. Le constat souvent réitéré d'un manque de moyens pour la mobilité

De manière générale, de nombreux participants ont évoqué un manque de moyens pour développer les alternatives à la voiture individuelle (bus, train, covoiturage).

Plusieurs travailleurs frontaliers ont témoigné de leur démarche souvent infructueuse ou abandonnée pour trouver un mode de transport adapté à leurs besoins. Les bus sont par exemple considérés comme saturés et peu fiables.

Les participants sont nombreux à avoir fait le constat d'une offre ferroviaire actuelle insuffisante relativement aux besoins de mobilité régionaux. Le caractère « *inadapté* » du réseau de transports en commun est aussi considéré comme une contrainte majeure qui pèse sur les habitants de la Région Grand Est.

Le service ferroviaire entre Thionville et le Luxembourg est considéré comme particulièrement insuffisant par de nombreux participants qui ajoutent que les trains sont régulièrement supprimés, et rencontrent un taux de saturation important, ainsi que les parkings. Plusieurs suggestions d'amélioration des infrastructures de transports, parkings, etc. ont ainsi été mises en avant.

De manière plus générale, plusieurs personnes dénoncent **une mauvaise anticipation du problème de mobilité actuel.**

Exemples de citations :

« *Le covoiturage n'arrive pas à réellement démarrer. Une intensification de la circulation de bus gratuits avec maillage vers les différents points pourrait être une alternative plus rapide, moins énergivore, et moins chère.* »

« *Sur le secteur du Luxembourg l'objectif annoncé est clair ; l'incitation au covoiturage et aux transports en commun. Pour parvenir à cet objectif, dans son projet d'élargissement le Luxembourg prévoit une voie dédiée à ces modes de mobilité en leur facilitant la circulation.* »

« *La ligne ferroviaire entre Luxembourg et Thionville est également au bord de la saturation tant pour le fret que pour les passagers.* »

« *La seule solution viable est le multimodal : des P+R (indispensables car il faut bien aller à la gare) gratuits ou peu chers couplés à des trains cadencés aux heures de pointe et/ou des bus. Une autoroute, payante qui plus est, est un non-sens.* »

« Au lieu de financer un projet aberrant sur le plan circulatoire et écologique, il vaudrait mieux mettre ce financement sur des infrastructures ferroviaires (voies ferrées, monorail) de Thionville à la frontière luxembourgeoise et établir le péage pour les poids lourds en transit !! »

« il est grand temps d'agir »

« le problème de l'A31 n'est que le résultat d'une mauvaise anticipation et organisation de la mobilité du Sillon Lorrain, de grandes latences et inerties en matière de mobilités principalement le ferroviaire. En conséquence y répondre uniquement par la solution routière à l'origine du problème ne répond en aucun cas aux enjeux à venir, pire cela aggrave les problèmes et nous engage dans une voie sans issue qui n'est ni écologique, ni sociale, ni financière. » (Association Air Vigilance)

RÉPONSE DE L'ÉTAT, MAÎTRE D'OUVRAGE

Les actions et les investissements des pouvoirs publics dans le domaine de la mobilité ont été exposés lors de la réunion publique sur le sujet à Terville le 28 novembre 2022 au côté des services de la région Grand Est.

Notamment, des opérations sont déjà en cours et des investissements très conséquents sont prévus sur les prochaines années afin d'augmenter significativement l'offre ferroviaire sur la ligne Metz-Thionville-Luxembourg. L'objectif commun aux deux pays et inscrit dans le cadre du protocole intergouvernemental luxembourgeois de 2018 est de faire passer le nombre de places par sens et par jour lors des périodes de pointe de 8 000 en 2018, à 14 000 en 2025 puis 24 000 en 2030. Cela représente un investissement public de plus de 440 millions d'euros dont la moitié est financée par le gouvernement du Grand-duché de Luxembourg.

Malgré cela, l'usage de la voiture individuelle est majoritaire parmi les travailleurs frontaliers (75% de part modale), même s'il va légèrement diminuer dans les prochaines années mais avec une population qui va significativement s'accroître. Cela implique que le développement ambitieux des transports en commun ne suffira pas à répondre aux besoins de mobilité actuelle et future. La remise à niveau et l'élargissement de la section autoroutière entre Richemont et la frontière luxembourgeoise est ainsi nécessaire. En effet, quels que soient les projets prévus, l'A31 restera l'axe majeur de réponse aux besoins de mobilité du sillon lorrain.

1.2. Un constat partagé d'une infrastructure saturée entre l'échangeur de Richemont et la frontière luxembourgeoise

La concertation a été l'occasion pour de nombreux participants, grand public et élus ou acteurs socio-économiques, de **rappeler la nécessité de trouver rapidement une solution à la saturation actuelle de l'A31 dans son secteur nord.**

De nombreux usagers, notamment des travailleurs frontaliers réalisant des trajets pendulaires sud-nord le matin et nord-sud le soir, ont pu témoigner lors des rencontres publiques des difficultés vécues au quotidien avec un nombre d'embouteillages et d'accidents élevé. Pour beaucoup de participants, la situation s'aggrave progressivement.

Plusieurs contributions relèvent une **présence très importante de poids lourds sur l'autoroute** qui est jugée comme génératrice de nuisances supplémentaires. Des contributions mettent même en avant que les poids lourds seraient les seuls contributeurs à la congestion de l'autoroute. Des personnes rencontrées demandent que la circulation des poids lourds soit interdite à certains moments.

Des participants ont aussi souhaité mettre en lumière que la saturation autoroutière « débordait » sur le réseau local. Ainsi, le cahier d'acteur Cœur de ville sans camion propose « des aménagements judicieux ajoutés à l'évolution du réseau autoroutier » pour résoudre le problème de poids lourds traversant les villes.

En général, l'autoroute A31 est considérée comme inadaptée aux circulations actuelles : elle ne permet pas d'assurer des temps de parcours fiables, n'est pas aux normes environnementales et est perçue comme peu sûre.

Les représentants du monde économique ont aussi évoqué les risques associés pour le développement économique de la région, qui serait obéré par une infrastructure saturée.

De nombreux élus locaux voient alors le projet A31 Bis comme une opportunité de résoudre le problème de saturation.

Exemples de citations :

« [Il faut] *débloquer la situation de saturation automobile pour les travailleurs frontaliers.* »

« *La mobilité dans la région est une problématique réelle et sur l'A31. Le problème c'est l'utilisation [de l'A31] par les véhicules légers des frontaliers et la circulation de transit des poids lourds.* »

« *On en a eu assez avec l'A31, la RDI complètement bloquée quand l'A31 l'est par un accident, le port d'Illange et ses nuisances.* »

« *Il faut seulement interdire la circulation des poids durant les heures de pointes et on aura résolu facilement le problème pour pas un sou.* »

« *Il y a des conditions d'accidentologie aggravées par l'implication plus élevée des poids lourds et un rejet affirmé de la part des riverains particulièrement exposés aux nuisances sonores.* » (Eurométropole de Metz)

RÉPONSE DE L'ÉTAT, MAÎTRE D'OUVRAGE

L'amélioration de l'autoroute A31 est aujourd'hui un enjeu crucial dans la région, en complémentarité avec les efforts faits sur le ferroviaire ou pour le développement des transports en commun ou du covoiturage.

Une solution doit être apportée face à la situation de saturation chronique et l'augmentation en cours et à venir des flux, notamment du fait de l'essor de l'emploi transfrontalier. Cette situation a un coût pour la société. Elle entraîne notamment la perte de dizaines de minutes chaque jour pouvant aller jusqu'à plus d'une heure plusieurs fois par mois. Il y a donc des conséquences concernant le temps perdu, la fatigue, la pollution supplémentaire du fait de la congestion et donc des conséquences sur la santé de tous ceux qui habitent à proximité de cette autoroute.

Le maître d'ouvrage partage le constat d'un besoin fort d'améliorer la mobilité dans ce secteur.



1.3. Une demande forte pour une stratégie multimodale avec ou sans le projet A31 Bis

Pour l'ensemble des participants favorables ou non au projet, il semble nécessaire de **développer l'A31 Bis conjointement à d'autres formes de mobilités.**

Exemples de citations :

« L'A31 Bis est primordiale, mais elle ne se suffit pas à elle-même et ne solutionnera pas à elle seule la saturation du réseau. Des investissements massifs sont nécessaires pour multiplier et améliorer les moyens de transport. »

« Enfin, nous appuyons sur la nécessité de développer, outre ce projet d'autoroute, l'ensemble des solutions liées à la mobilité : voies ferroviaires, espaces de covoiturage... » (Association ELN)

Plus globalement, **la concertation permet de mettre en lumière une demande de développement de l'offre ferroviaire pourtant déjà mise en œuvre.**

Un certain nombre de propositions ont été formulées pour pallier cette insuffisance du réseau ferroviaire. Parmi elles, une augmentation conséquente du nombre de voies ferroviaires sur l'axe Luxembourg-Thionville : un doublement, voire triplement des voies qui permettrait une augmentation du flux, et une dissociation entre le fret et le transport voyageurs.

Des participants suggèrent également la mise en place du ferroutage pour diminuer la présence de camions sur la route, solution considérée adéquate avec les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Exemples de citations :

« [Le département de la Moselle] affirme la complémentarité de l'A31 Bis avec les autres infrastructures de mobilité » (Conseil départemental de la Moselle, motion délibérée également par la CA Porte de France Thionville et la commune de Florange)

« il y a d'ailleurs déjà des actions en ce sens par exemple le lorry rail au Luxembourg. [...] Grâce aux nouveaux équipements de triage à Bettembourg, la capacité de ferroutage peut augmenter. »

« Nous insistons également sur le fait que ce projet ne peut être considéré comme la solution unique aux problèmes de mobilité dans le secteur nord lorrain » (M. Liebgott, président de la CA Val de Fensch et M. Dick, maire de Florange)

« Ce dont nous avons le plus urgent besoin, c'est un plan ambitieux de mobilité, cohérent avec celui de nos voisins luxembourgeois, qui réponde à la fois à la hausse de la demande attendue de trajets mais également aux enjeux climatiques et environnementaux. Pour répondre à l'augmentation des flux de mobilité vers le Luxembourg, il ne suffit pas d'augmenter les capacités des transports en commun, et notamment des TER, comme le prévoit la Région Grand Est. Il convient d'organiser le report modal des voitures vers les transports en commun afin de désengorger routes et autoroutes, et ainsi diminuer l'autosolisme. La Région et les collectivités territoriales doivent s'accorder pour organiser efficacement un report modal et ainsi répondre aux enjeux climatiques et environnementaux contemporains. En la matière, les pouvoirs publics manquent d'ambition. » (Écologistes du Grand-Est)

RÉPONSE DE L'ÉTAT, MAÎTRE D'OUVRAGE

Le projet A31 Bis s'inscrit dans le cadre d'une politique de déplacement multimodale sur le sillon lorrain, aucun mode n'étant capable d'absorber seul les flux de voyageurs et de marchandises attendus à moyen terme. Une étude sera lancée en février 2024 par la région Grand Est, l'Etat et le Grand-Duché du Luxembourg en lien avec les collectivités locales et notamment le Pôle métropolitain frontalier, afin de continuer à construire un schéma global de mobilité sur le bassin de vie et d'emploi transfrontalier, notamment en développant les transports collectifs sur la route en complément des opérations prévues sur le ferroviaire.

De plus, les études ultérieures du projet A31 Bis continueront d'intégrer l'aménagement de voies réservées aux transports en commun sur l'espace réservé à la bande d'arrêt d'urgence. L'opportunité d'affecter, en complément, une voie de circulation pour le covoiturage sera également examinée, de manière coordonnée avec le Grand-Duché du Luxembourg.

1.4. Une demande de diminution des déplacements, notamment en remédiant aux limitations fiscales voire sociales du télétravail pour les travailleurs transfrontaliers

Un nombre important de participants a exprimé le souhait d'une augmentation du télétravail à travers **un abaissement des limitations fiscales actuelles** pour les personnes résidant en France et travaillant au Luxembourg, principaux usagers de l'A31 en véhicules légers dans ce secteur. Le télétravail est vu comme un levier pour désengorger l'A31 par beaucoup qui considèrent ainsi que l'Etat doit soutenir l'augmentation des jours de télétravail pour tous les frontaliers qui peuvent en bénéficier.

Dans ce contexte, plusieurs participants ont suggéré une concertation commune avec les collectivités locales et le Luxembourg sur ce sujet en pointant les difficultés d'augmenter le télétravail du fait du choix des entreprises.

Exemples de citations :

« Il faut permettre aux travailleurs frontaliers d'effectuer du télétravail au moins 2 jours par semaine sans contrainte d'imposition ou de sécurité sociale... »

« C'est une solution gratuite qui décharge les routes. »

« Lorsqu'il est possible, le télétravail est un outil important pour réduire l'utilisation des transports en commun. Malheureusement, celui-ci est difficile à cause de la situation actuelle par rapport aux impôts, et certaines entreprises rejettent totalement l'idée du travail à distance. Il serait pertinent d'entamer des discussions avec le gouvernement luxembourgeois et des entreprises afin d'augmenter le nombre de travailleurs en ligne. »

« Les employeurs luxembourgeois ne sont pas favorables au dépassement des jours de télétravail qui ont été accordés par l'avenant, à la convention fiscale franco-luxembourgeoise du 20 mars 2018, signé le 7 novembre 2022 car il y a un impact organisationnel et de ce fait parfois financier. Donc non les frontaliers français même s'ils le souhaitent ne peuvent pas dépasser le quota des 34 jours (le cas échéant proratisé) de l'accord. »



RÉPONSE DE L'ÉTAT, MAÎTRE D'OUVRAGE

Les réglementations fiscales attachées à la pratique du télétravail pour les employés transfrontaliers relèvent de la politique générale de l'Etat. Il n'y a pas de limitation stricte régissant la pratique du télétravail. La règle des « 34 jours » souvent mise en avant correspond au nombre de jours de télétravail à partir duquel la totalité des revenus issus du télétravail doivent être déclarés en France et y sont fiscalisés. De plus, la réglementation européenne imposant de dépendre du régime de sécurité sociale de son pays de résidence au-delà de 25 % du temps de travail en télétravail est en cours d'évolution avec une réhausse prévu du seuil à 50 %.

Le maître d'ouvrage souligne toutefois que le niveau de trafic actuel de l'A31 est revenu à un niveau supérieur à celui de 2019 malgré l'augmentation significative du télétravail en France. La réduction éventuelle de la circulation par ce levier ne saurait compenser l'augmentation exceptionnelle du trafic prévue dans les prochaines années du fait de la croissance de l'emploi transfrontalier. Enfin, on observe aussi un « effet rebond » pour le télétravail, qui n'implique pas une absence de déplacement : les usagers se rendent à des activités, utilisent les services publics ou privés, voire emmènent leurs enfants à l'école.

1.5. Une nécessaire coordination avec les autorités luxembourgeoises

L'autoroute A31 a comme prolongement naturel l'autoroute A3 de l'autre côté de la frontière luxembourgeoise qui est en cours d'élargissement à 2X3 voies. Si quelques contributions regrettent que les travaux en France avancent moins vite (les travaux au Luxembourg seront terminés en 2028), plusieurs autres se demandent si les deux projets sont bien coordonnés.

De plus, de nombreux participants mettent en avant le retrait progressif de la voiture au Luxembourg et se demandent comment il sera possible de se garer de l'autre côté de la frontière. Enfin, quelques contributions mettent en avant la nécessité de développer les flux de circulation vers d'autres pôles que Luxembourg-ville.

Exemples de citations :

« Le projet luxembourgeois prévoit une voie de covoiturage et pas le projet français, comme cela va se passer à la frontière ? »

« Comment peut-on être sûr que les voies pour les bus seront du même côté ? »

« C'est simple, ils sont déjà en train de retirer des places de parking à Luxembourg-ville ; le projet A31 Bis prévoit-il qu'il y aura des difficultés pour se garer ? »

« Le problème c'est que l'on prévoit que tout le monde ira vers Luxembourg-ville alors qu'on pourrait prévoir ensemble d'autres pôles de résidence et de développement des activités, comme à Esh-sur-Alzette ce qui permettrait d'utiliser l'A30. »

RÉPONSE DE L'ÉTAT, MAÎTRE D'OUVRAGE

Le projet A31 Bis est coordonné depuis longtemps avec les autorités luxembourgeoises qui conduisent, elles, l'élargissement de l'autoroute A3 de l'autre côté de la frontière qui se terminera en 2030. Ces projets répondent donc, comme ceux concernant le ferroviaire, à un enjeu commun de mobilité, chaque Etat restant bien sûr responsable de ses politiques d'aménagements, notamment pour ce qui concerne les solutions de stationnement au Luxembourg. Pour sa partie française, le projet prévoit la mise en place de parkings de covoiturage.

La coordination entre les deux pays va se poursuivre concernant l'affectation des voies de circulation aux transports en commun voire au covoiturage dans le cadre de la poursuite des études.

2. L'opportunité du projet A31 Bis

Au-delà du constat d'une mobilité à améliorer dans le nord de la Lorraine, l'opportunité de mettre en œuvre le projet A31 Bis tel qu'il est présenté aujourd'hui a été beaucoup discutée voire fortement contestée par de nombreux participants. Ce débat s'articule autour de différents arguments : le contexte de réduction de gaz à effets de serre, l'efficacité du projet une fois réalisé, la nécessité d'une stratégie de mobilité multimodale, des craintes liées au péage et la participation au développement du territoire.

2.1. Des questionnements sur la compatibilité du projet avec les engagements de la France en matière de réduction des gaz à effet de serre

Certains participants estiment que le projet d'A31 Bis est **non-conforme aux réglementations environnementales actuelles** et aux engagements nationaux ou internationaux pris par la France pour l'atténuation du changement climatique.

Il a notamment été fait référence aux accords de Paris et à la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre. L'objectif de diminution de 55% des gaz à effet de serre à l'horizon 2030 dont dispose la loi Climat et Résilience a aussi été mis en avant. Il est également fait allusion à l'objectif de doublement du fret ferroviaire dont dispose la loi. Des participants, comme le collectif Alternatives 31, estiment que le projet s'oppose aux conclusions de la **Convention Citoyenne pour le Climat (2020)**, qui propose également le transfert du transport de marchandises du routier vers le fluvial ou le ferroviaire.

Ainsi, un nombre important de participants souligne que dans **un contexte de transition écologique et de réduction des dépenses en énergie**, les acteurs de la mobilité devraient avoir pour objectif à long-terme de baisser les trafics, par différentes alternatives. Des contributions présentent alors le projet de l'A31 Bis comme « d'un autre temps ».

Enfin, le trafic routier est voué à décliner compte tenu de la diminution des ressources fossiles et des mesures induites par la tenue des engagements environnementaux. Construire une autoroute de nos jours leur semble ainsi être un projet obsolète.

Exemples de citations :

« Le projet est diamétralement contradictoire avec les engagements de notre pays. Notamment **les accords de Paris (COP21)**, dont la France comme la plupart des pays n'a jusqu'à présent pas respecté les objectifs ; ou encore la « **loi Climat et Résilience** » (2021) imposant la réduction de 55% des gaz à effet de serre d'ici 2030 (soit l'échéance de réalisation du projet A31 Bis). Rappelons que le seul trafic routier constitue le premier émetteur de ces GES de notre pays. » (AGIRR-FNAUT)

« Le respect de la **SNBC** [Stratégie nationale bas carbone] oblige à une réduction significative et rapide du trafic routier. Du coup, ça devient inutile d'élargir l'A31 ? » (Alternatives 31)

« **Le Grenelle des mobilités en Lorraine** prévoit l'augmentation de la capacité des TER entre Nancy, Metz, Thionville et le Luxembourg et la création d'un Réseau Express Métropolitain (REM) », une « politique ambitieuse de transition écologique des mobilités est attendue. Ce n'est pas le cas du projet de l'A31 Bis - secteur Nord. » (Ecologistes du Grand Est)

« A l'heure des questions environnementales prépondérantes, la construction d'une autoroute a-t-elle encore sa place ? »

« Moins de trafic routier, cela signifie d'une part que l'A31 Bis sera devenue inutile. C'est en soi une raison suffisante pour vous demander de renoncer à ce projet. »

RÉPONSE DE L'ÉTAT, MAÎTRE D'OUVRAGE

Les études du projet A31 Bis s'inscrivent dans le cadre et les objectifs fixés par la stratégie nationale bas carbone (SNBC). Cette dernière s'appuie sur des projections scientifiques d'évolution de la motorisation des véhicules - avec un abandon progressif de l'utilisation des combustibles fossiles pour les véhicules légers notamment- qui permettra une utilisation des infrastructures routières respectueuse du cadre réglementaire lié aux émissions de gaz à effets de serre.

Les émissions de gaz à effet de serre feront l'objet d'une évaluation en phase d'étude préalable, dans le cadre de l'étude d'impact et de l'évaluation socioéconomique. S'agissant de la phase travaux, le maître d'ouvrage s'attachera notamment à ce que la conception et la réalisation de l'infrastructure incorporent des mesures d'évitement et de réduction, au travers notamment d'une conception optimisant les caractéristiques géométrique pour limiter les emprises des voiries, et de marchés de travaux favorisant l'usage de matériaux faiblement émissifs, les techniques et les engins à moindre impact environnemental (énergie, CO₂, bruit).

La réduction de l'artificialisation « nette » des sols est aussi un objectif important et est prise en compte dans la conception des infrastructures.

Le maître d'ouvrage porte ainsi une attention particulière à la minimisation des impacts sur l'environnement naturel dans le cadre de ce projet et s'inscrit obligatoirement dans la démarche « Eviter, Réduire, Compenser » concernant ces impacts.



2.2. Des participants opposés aux projets autoroutiers ont souligné son manque d'efficacité pour réduire la congestion autoroutière

Tout d'abord, plusieurs personnes affirment que **le gain de temps permis par le projet est trop insignifiant par rapport aux coûts de construction mis en œuvre** et à l'impact humain et écologique du projet.

Plusieurs participants ont comparé le coût du péage au gain de temps moyen (et non lors des heures de pointe) des trajets permis par le projet A31 Bis et notamment le contournement de Thionville. D'autres participants émettent des critiques sur le plan technique, estimant que l'A31 Bis est **une solution inefficace pour désengorger le flux routier**.

Plusieurs contributions évoquent aussi le « **paradoxe de Braess** », selon lequel « lorsqu'on essaie de résorber un problème de congestion chronique en augmentant l'infrastructure, le trafic bondit et a vite fait de rattraper son niveau de congestion d'avant ». (Association Agir-FNAUT Lorraine)

Exemples de citations

« Comment peut-on vendre à la population un gain de temps, réduit à une peau de chagrin, un péage à 4€ le passage qui impactera le budget des familles ? »

« On 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 sur tous les plans. Les frontaliers ne veulent pas de ce projet insensé ! »

« Pour désengorger un flux en saturation, il faut le désengorger avec plusieurs flux qui ne se rejoignent pas... Sinon on divise le flux sur 2 autoroutes pour les réunir à la frontière, et la situation sera encore pire que maintenant, donc il vaut mieux ne rien faire. »

« Dans la thèse d'un monde d'abondance énergétique tel que nous l'avons vécu ces dernières décennies, l'élargissement de la capacité des infrastructures autoroutières est peu efficace pour lutter contre la congestion. En effet, il est aujourd'hui solidement démontré dans plusieurs rapports, qu'il y a une probabilité certaine d'un retour des embouteillages 3 à 5 ans après l'inauguration de nouvelles infrastructures. Cela s'explique par un phénomène d'effet rebond : une plus grande liberté de circuler en voiture induit un plus grand nombre de trajets qui, sans ces nouvelles infrastructures, n'auraient pas été réalisés : la zone transfrontalière va s'agrandir. Des habitants vont habiter encore plus loin de leur lieu de travail. D'autres vont être tentés d'abandonner le train ou les transports en commun. » (The Shifters)

RÉPONSE DE L'ÉTAT, MAÎTRE D'OUVRAGE

Il convient de mesurer l'intérêt du projet par rapport aux gains de temps attendus aux heures de pointe, où les trafics sont les plus ralentis par la congestion. Le projet A31 Bis permettra ainsi une diminution d'au minimum 15 minutes en moyenne des temps de parcours entre l'échangeur de Richemont et la frontière luxembourgeoise lors des heures de pointe.

Il permettra surtout une fiabilisation des temps de parcours, rendus très irréguliers en fonction de l'heure de la journée en raison des saturations constatées aux heures de pointe. Il rendra également l'infrastructure plus apte à écouler le trafic en cas de nécessité de fermer une voie à la circulation, alors qu'aujourd'hui le moindre incident cause des congestions très conséquentes. L'absence de ce projet entraînerait, à l'inverse, une dégradation de la situation actuelle déjà critique.

La restauration complète de la fluidité nécessite de s'appuyer aussi sur les leviers du covoiturage et des transports en commun. La modélisation de trafic prévoit bien à long terme une diminution de la part modale de la voiture individuelle.

L'appréciation des gains de temps du projet au regard de ses coûts, à la fois en termes d'investissement pour la réalisation des travaux mais aussi d'impacts sanitaires, sur le climat, etc., sera quantifiée dans la suite des études au travers de l'évaluation socio-économique du projet, qui sera présentée lors de l'enquête publique.

2.3. Une invitation à se concentrer uniquement sur l'élargissement de la section au nord de Thionville

En plus des craintes liées aux impacts présumés du futur contournement de Thionville (cf. partie 4), de nombreuses contributions souhaitent que le projet consiste exclusivement en l'élargissement de l'A31 au nord de Thionville.

Des participants pensent que le contournement de Thionville n'est pas l'aménagement le plus intéressant pour résorber le trafic et mettent en avant que les congestions sont localisées sur l'autoroute au nord de Thionville et que le trafic est plus fluide dans la traversée de Thionville qui pourrait ainsi rester en l'état.

Ainsi, pour ces mêmes personnes, le projet de contournement est inutile et nuisible pour l'environnement humain. Ils estiment que le fait d'installer un contournement payant engendrerait un report sur les axes secondaires.

Exemples de citations :

« Les tracés ne résolvent que le problème de bouchons au niveau de Thionville alors qu'ils sont beaucoup plus graves entre Thionville et la frontière, le projet reporte simplement les bouchons plus loin et constitue donc un gaspillage d'argent. »

« Ce tracé est totalement inutile, avec une projection de 19 000 véhicules/jour, pourquoi emprunter une autoroute payante située parallèlement à l'actuelle. »

« 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 luxembourgeoise sur l'A3. Il ne sert pas à grand-chose d'améliorer la circulation sur la portion française, en demandant de payer un péage, de surcroît pour déboucher sur une A3 luxembourgeoise qui est totalement congestionnée. »

« Nous demandons le renoncement au contournement de Thionville » (Cahier d'acteur de l'association Agirr-Fnaut)

APPORTS DU MAÎTRE D'OUVRAGE

L'élargissement de l'autoroute au nord de Thionville et la création d'un contournement de cette agglomération sont deux projets solidaires.

Les phénomènes de congestion concernent actuellement surtout les sections de l'A31 proches de la frontière. L'augmentation des déplacements entre Thionville et le Luxembourg attendu à moyen terme se traduira par une augmentation de la circulation qui touchera également l'A31 dans la traversée de Thionville si une solution de contournement n'est pas mise en œuvre. Le seul élargissement de la section nord n'aurait donc pour première conséquence que de déplacer la congestion.

De plus, l'élargissement de l'autoroute A31 à 2x3 voies entre le nord de Thionville et la frontière luxembourgeoise ne pourrait être entrepris indépendamment de l'aménagement du contournement de Thionville. En effet, la modélisation de trafic démontre que le seul élargissement au nord de Thionville ne ferait que déplacer la congestion future en traversée de Thionville dont la capacité serait alors insuffisante pour absorber l'augmentation de demande de déplacement prévue à moyen terme. Cela générerait par conséquent un goulot d'étranglement au niveau de Thionville avec une congestion inévitable aux heures de pointe du matin et du soir.

2.4. Une opposition importante au péage et la crainte d'un report sur le réseau secondaire

Une très grande partie des participants à la concertation a indiqué son inquiétude ou son désaccord quant à la mise en place d'un péage sur une section d'autoroute aujourd'hui gratuite.

Beaucoup de participants refusent de devoir payer pour emprunter un axe de transports parfois nécessaire à la vie quotidienne (école, hôpital, travail, commerces, etc.).

Un potentiel report de trafic sur les réseaux secondaires liés à la mise en péage malgré l'augmentation de la capacité inquiète aussi de nombreuses personnes rencontrées. Notamment, le report du trafic transfrontalier sur le réseau secondaire en conséquence de la saturation de l'autoroute est déjà très important. La mise en place d'un péage fait craindre un report plus important encore qui aurait un impact négatif sur les villages en termes de nuisances sonores et pollution. Cela constitue également un danger pour un grand nombre de participants, accentuant le risque d'accidents. De nombreux habitants craignent alors que leur cadre de vie se détériore encore plus.

Exemples de citations :

« Et demain, que prévoit la DREAL après la mise en 2x3 voies de la nouvelle autoroute payante ? RIEN sinon la perte de la gratuité d'un axe de circulation acquis depuis 40 ans permettant chaque jour pour nos lycéens et étudiants de rejoindre leurs lycées et leurs universités, à nos travailleurs de rallier les bassins d'emploi du sillon mosellan, à nos fonctionnaires de se mettre au service de l'Etat et des collectivités locales. C'est encore de se rendre dans les commerces de Thionville ou de Terville C'est encore d'accéder aux services de santé et hospitaliers ou de visiter nos aînés en EPADH. » (Association Non au péage sur l'A31)

« Les communes de Hettange-Grande (7 779 habitants) et Volmerange-les-Mines (2 269 habitants) seraient les principales impactées puisqu'à partir de Thionville, il est possible de rejoindre Luxembourg (via Dudelange ou Frisange) en les traversant. »

« A noter également la vitesse excessive des conducteurs dans nos villages, avec risques d'accidents accrus (enfants aux abords des écoles et des arrêts de bus, riverains tentant de sortir de chez eux, ...). »

RÉPONSE DE L'ÉTAT, MAÎTRE D'OUVRAGE

Les effets potentiels de la mise en place d'un péage font partie des préoccupations importantes du maître d'ouvrage. La création d'une concession constitue une condition de réalisation a priori de l'A31 Bis, puisqu'elle rend possible le financement du projet à une échéance plus rapide, pour traiter les phénomènes de congestion. Son opportunité avait été validée lors du débat public de 2016 et confirmée lors de la concertation publique de 2018/2019.

De plus, les études de trafic démontrent bien qu'une partie significative des usagers emprunterait l'autoroute, notamment pour des raisons de confort lié à la restauration de la fluidité sur un axe aujourd'hui largement saturé, épargnant du bruit et des nuisances aux riverains. C'est ainsi bien la congestion qui engendre le report de trafic sur le réseau secondaire. Ces mêmes études démontrent aussi que la création d'un péage n'aggrave pas le report de la circulation autoroutière sur le réseau secondaire par rapport à la situation actuelle. La situation s'améliore même lors des périodes de pointes.

La poursuite des études intégrera l'examen des possibilités de modulation du prix du péage selon les périodes afin de l'adapter aux usages de l'autoroute. Les premières réflexions ont déjà été engagées.

2.5. Un projet tout de même jugé par beaucoup comme indispensable pour le développement du territoire

De nombreux acteurs locaux et plusieurs contributions définissent le projet comme une condition importante pour le développement du territoire nord-Mosellan.

Certains évoquent le projet A31 Bis comme un « défi pour dynamiser notre région de manière durable en faisant de ses contraintes une opportunité tout en restant respectueux de l'environnement. »

La mobilité est pointée par différents acteurs comme un enjeu primordial pour le développement et l'attractivité économique de la région. La municipalité de Florange ajoute que le projet constitue un élément majeur au sein d'une politique de mobilité multimodale au service de l'aménagement des territoires. (délibération du bureau municipal de la ville de Florange, séance du 30 janvier 2023)

De nombreuses collectivités locales sous l'impulsion du département de la Moselle ont réalisé une synthèse donnant lieu à une motion présentée devant l'assemblée départementale et reprise par certaines collectivités concernées (communes de Thionville, Florange, Terville, communauté d'agglomération Porte de France-Thionville et Président de la communauté d'agglomération du Val de Fensch). Cette motion est en faveur du projet A31 Bis comme l'un des leviers de la stratégie structurant de mobilité parmi d'autres.

Exemples de citations :

« Le projet d'A31 Bis représente depuis de nombreuses années un enjeu crucial de mobilité pour la Région Grand-Est et tout particulièrement pour la Moselle Nord. Cette infrastructure répond à un besoin de mobilité grandissant donc à un besoin de décongestion des routes, qui traduit premièrement l'urgence de prendre une décision et le besoin de faire voir le jour rapidement de la solution choisie » (Association ELN, CAC140, Union des Entreprises de Moselle, RE@GIR)

« Quelle que soit la variante retenue, excepté celle du tracé F10, cette nouvelle infrastructure répondra à un énorme besoin en termes de mobilité. Elle constitue une très forte attente pour les habitants du territoire et est vitale pour le développement du tissu économique. Au-delà de l'amélioration du quotidien des usagers et des habitants, elle constituera un levier majeur du développement propre des territoires du nord mosellan, complémentaire à leur dimension transfrontalière. Ce projet est essentiel pour chacun et doit maintenant pouvoir se concrétiser. » (CA Porte de France – Thionville, motion délibérée le 26 janvier 2023)

« Oui, nous sommes favorables à l'A31 Bis !!! » (Impact Lorraine Mobilités)

« Le projet proposé répond à des enjeux réels en termes de mobilité rendant cette infrastructure essentielle pour les territoires concernés :

- L'A31 Bis comme réponse urgente à la saturation actuelle de l'A31, [...]

- L'A31 Bis comme élément majeur d'une politique de mobilité multimodale au service de l'aménagement des territoires » (Conseil départemental de la Moselle, motion délibérée également par d'autres collectivités locales et notamment, la CA Porte de France Thionville et la commune de Florange)

« [Nous affirmons] un soutien inconditionnel à la réalisation rapide de l'A31 Bis » (Bureau municipal de Florange)

« En conséquence, les élus de l'Eurométropole messine demandent à l'Etat pour le territoire lorrain : l'accélération des procédures administratives préalables pour une réalisation des aménagements à court terme sur l'ensemble du projet A31 Bis » (extrait de la motion délibéré par l'Eurométropole de Metz)

« A l'heure actuelle, passer à côté de l'A31 serait véritablement, à mon avis, une stupidité. Ce que je demande à Monsieur le préfet et à ses services, c'est d'accélérer le processus parce que 2030 ou 2035 pour avoir cette autoroute, ça sera vraiment très tard par rapport aux problèmes qu'il va y avoir de saturation. »

RÉPONSE DE L'ÉTAT, MAÎTRE D'OUVRAGE

Le maître d'ouvrage partage ce constat. Le projet a un très fort intérêt pour la région et le développement du territoire. L'amélioration de la qualité du réseau de transports mosellan, de l'interconnexion frontalière, dans une perspective multimodale, constitue un enjeu de taille pour la Lorraine et son économie.



3. Des réflexions sur les fonctionnalités de l'infrastructure

3.1. L'attente d'une restitution complète des fonctionnalités des échangeurs nord et sud pour les variantes concernées

Les fonctionnalités de certains échangeurs et notamment celui dit de l'Étoile à Florange ont fait l'objet de vifs débats, en particulier lors de la réunion publique à Florange le 8 décembre 2022.

A ce stade des études, le tracé du raccordement de la section neuve de l'A31 Bis pour le contournement de Thionville et de l'autoroute A31 au niveau de l'actuel échangeur de l'Étoile impliquait la suppression de ce dernier. La présentation de ce tracé identique depuis deux ans n'avait pas appelé de remarques lors de la concertation publique locale, qui avait pourtant donné lieu à de nombreuses contributions.

De nombreux participants ou acteurs locaux considèrent nécessaire la préservation des mouvements actuellement permis par cet échangeur afin d'empêcher un trafic supplémentaire dans les villes et s'opposent en particulier à la suppression de l'échangeur de l'Étoile.

De même, plusieurs participants ont aussi mis en avant le manque d'une liaison directe entre la VR52 et la future section neuve de l'A31 Bis au niveau de l'échangeur actuel de Sainte-Agathe pour les variantes F4 et F5.

Exemples de citations :

« L'échangeur de l'étoile : la suppression de cet échangeur est une ineptie : les Florangeois, pour prendre l'autoroute vers le Luxembourg ou vers Metz, devront soit traverser Florange soit Terville soit Veymerange : où est l'amélioration de la circulation dans nos villes ? » (Groupe d'élus de l'opposition au sein du conseil municipal de Florange)

« [le département de la Moselle] demande la réalisation d'un échangeur complet sur le nœud nord permettant l'accès et la sortie des usagers depuis et vers la RD13 au niveau de Bétange – Bois de l'Étoile ; Affirme la nécessité d'une jonction avec la RN52 sur le nœud sud. » (Conseil départemental de la Moselle)

RÉPONSE DE L'ÉTAT, MAÎTRE D'OUVRAGE

Le maître d'ouvrage s'est engagé à améliorer significativement les fonctionnalités des échangeurs nord et sud dits de l'Étoile et de Saint-Agathe. Pour le premier, l'objectif est de rétablir des mouvements locaux supprimés et notamment les accès à l'autoroute. Pour le second, l'objectif est d'améliorer la continuité entre la route nationale 52 et la section neuve de l'autoroute A31 dans le cas des variantes F4 et F5.



3.2. Des positions diverses quant à l'utilisation éventuelle de la bande d'arrêt d'urgence par les transports collectifs

Le projet A31 Bis prévoit, sur la section entre Thionville et la frontière, en plus de l'élargissement de l'autoroute à 2x3 voies, l'aménagement d'une VRTC (voie réservée aux transports en commun) sur l'espace de la bande d'arrêt d'urgence, conformément à l'évolution récente des règles d'aménagement. Celle-ci conserverait toutefois ses fonctionnalités d'urgence.

Plusieurs participants sont sceptiques sur la possibilité de contrôler quels véhicules emprunteront cette voie. Sur le plan de la sécurité, certains soulignent la non-compatibilité entre la bande d'arrêt d'urgence, les bus et les automobilistes souhaitant doubler par la droite, ou anticipant leur sortie d'autoroute.

La majorité des interventions sur le sujet sont plutôt favorables à cet élément qui favoriserait le développement des transports collectifs sur la route, mais ont souhaité avoir des précisions sur son fonctionnement pratique.

Exemples de citations :

« L'important est de permettre la création d'une voie dédiée aux bus ou permettre de recourir à la BAU en heure de pointe. Essentiel pour doper le TC et alternatives à la voiture seule. »

RÉPONSE DE L'ÉTAT, MAÎTRE D'OUVRAGE

La maîtrise d'ouvrage comprend les inquiétudes parfois énoncées lors des réunions publiques.

Cette pratique devient de plus en plus répandue en France. Des voies réservées aux transports en commun sur l'espace de la bande d'arrêt d'urgence ont déjà été réalisées sur plusieurs routes : en région parisienne sur l'A12, l'A3 ou la RN118, sur les M1 et M2 dans l'agglomération lyonnaise, sur l'A51 entre Aix-en-Provence et Marseille ou encore sur l'A48 entre Lyon et Grenoble.

Une doctrine technique s'est développée en France sur ce sujet. Il est prévu que la bande d'arrêt d'urgence ne soit utilisée que lorsque l'autoroute sera saturée et d'y limiter la vitesse à 70 km/h.

3.3. Une réflexion sur une voie dédiée au covoiturage

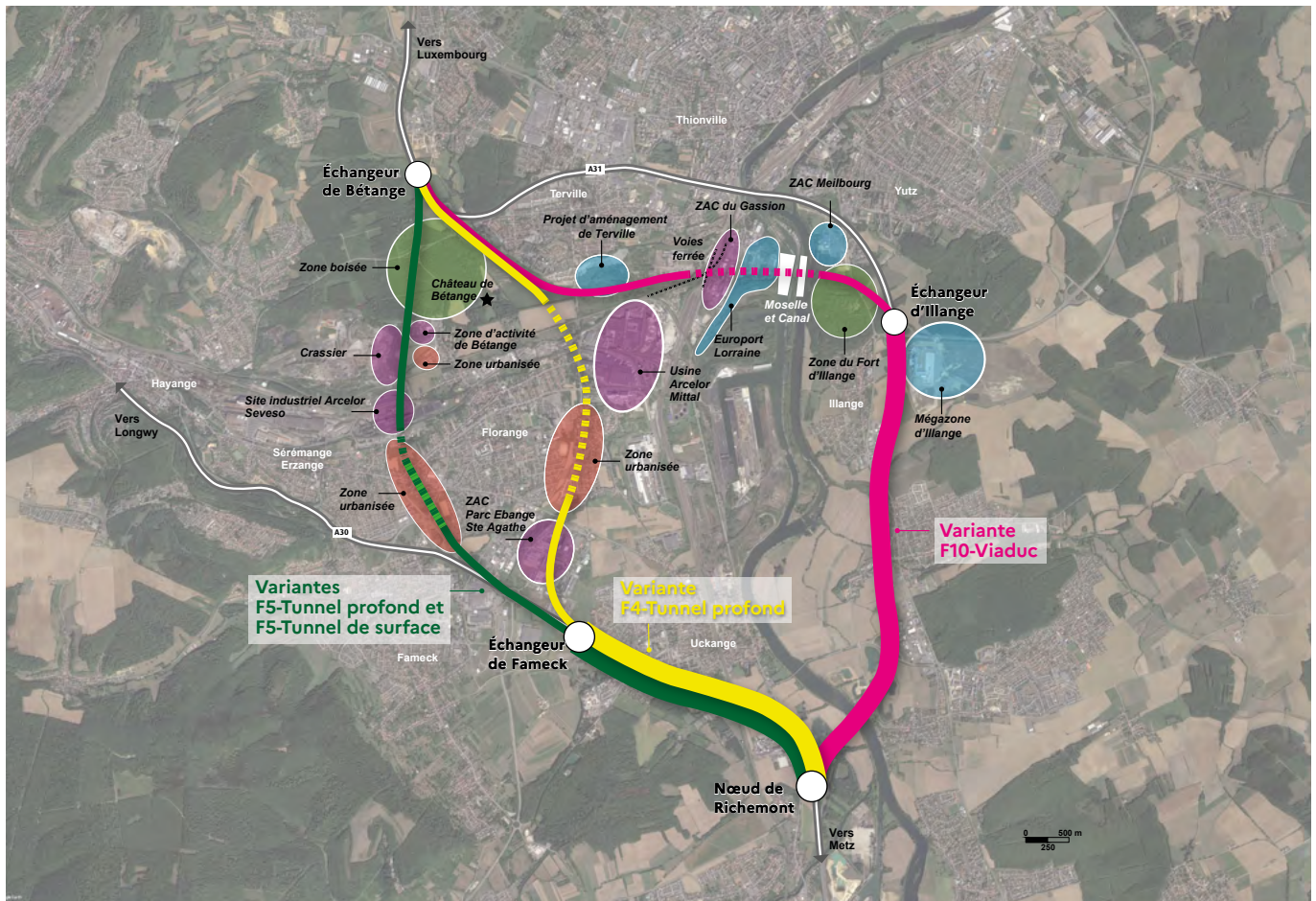
Plusieurs participants ou collectifs, dans leur cahier d'acteur, ont proposé une option consistant à réserver l'une des trois futures voies de circulation au covoiturage.

La continuité avec l'aménagement prévu au Luxembourg est un aspect important pour la plupart des participants.

RÉPONSE DE L'ÉTAT, MAÎTRE D'OUVRAGE

Le maître d'ouvrage prend note de cette proposition. L'affectation d'une des trois futures voies de circulation au covoiturage au nord de Thionville sera étudiée et cette réflexion sera coordonnée avec les autorités luxembourgeoises. Cette réflexion s'inscrit aussi dans les préconisations générales du récent rapport du Comité d'orientation des infrastructures sur la prochaine programmation des investissements en la matière.

4. Des inquiétudes sur l'impact des différentes variantes pour le contournement de Thionville



Descriptions succinctes des variantes du contournement de Thionville :

La variante F5-tunnel de surface consiste en la création d'une nouvelle section longue de 6,5 km, dont 0,8 km en tunnel de surface pour la traversée de Florange. Du sud au nord, les véhicules empruntent l'autoroute A30 et la quittent par une bretelle située plus à l'ouest que l'échangeur Sainte Agathe. Le tracé neuf rejoint ensuite, via le tunnel et en passant par le site de la cokerie de Serémange-Erzange, le tracé actuel de l'A31 au sud-ouest de Thionville au niveau de l'échangeur de Bétange.

La variante F5-tunnel profond reprend le tracé de la variante F5-tunnel de surface mais la traversée de Florange s'effectue au moyen d'un tunnel long de 1,2 km.

La variante F4-tunnel profond consiste en la création d'une nouvelle section longue de 7,9 km. Du sud au nord, les véhicules emprunteront l'autoroute A30, la quitteront par une bretelle autoroutière au niveau de l'échangeur de Sainte Agathe avant de traverser Florange par un tunnel long de 2,2 km, puis de rejoindre le tracé actuel de l'A31 à l'ouest de Thionville au niveau de l'échangeur de Bétange.

La variante F10 consiste en la création d'une nouvelle section longue de 8,1 km. Du sud au nord, le tracé réutilise l'autoroute A31 actuelle jusqu'à l'échangeur de Guénange puis se poursuit par un tracé neuf au sud de Thionville, parallèle au tracé actuel, qui franchit la Moselle au moyen d'un nouveau viaduc long de 1,6 km.

4.1. Les expropriations d'habitations pour la variante F5 avec un tunnel de surface

La construction d'un tunnel dit de surface implique la destruction des bâtiments potentiellement situés au-dessus. Cela s'explique par la technique constructive utilisée (excavation des terres depuis la surface et pose d'une dalle épaisse) et par l'impossibilité réglementaire de la présence de bâtiments ou d'infrastructures lourdes au-dessus de l'ouvrage. Un exemple de tunnel de surface existe depuis peu 10 kilomètres au sud de Florange, à Marange-Silvange sur la RN52.

La maîtrise foncière des terrains en surplomb du tunnel est alors nécessaire dans le cas de la variante F5 avec un tunnel de surface. Ce processus impliquerait l'achat ou l'expropriation puis la destruction d'au maximum une quinzaine d'habitations dans Florange.

La question des expropriations a engendré l'expression d'une opposition généralisée à cette variante lors des réunions de la concertation publique. Les opposants estiment que les personnes déplacées ne seront pas suffisamment indemnisées. Ils estiment qu'il s'agit d'une conséquence sociale qui ne peut être transposée au plan économique, menaçant les vies familiales et professionnelles.

Enfin, les participants soulignent l'absence de l'information précise sur le nombre de bâtiments d'habitation à acquérir ou concernés par d'éventuelles expropriations.

Exemples de citations :

« Au sujet des expropriations, on nous répond que dans cette éventualité, que nous serons indemnisés à hauteur de la valeur de nos biens, ouf nous voilà rassurés ! Certains vont donc toucher le Jackpot puisque concernés à la fois sur le plan personnel (maison) et sur le plan professionnel (assistante maternelle, coiffeuse, toiletteuse, et j'en passe !) 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. »

« Les habitants concernés sont méprisés, certains ne sont pas au courant, d'autres ont acheté leur habitation il y a moins d'un an sans que la mention A 31 bis ne soit portée à la connaissance du notaire sur l'acte de vente !! Aucune donnée chiffrée sur le nombre d'expropriations et le montant que cela ne représenterait dans le projet. »

RÉPONSE DE L'ÉTAT, MAÎTRE D'OUVRAGE

L'Etat entend ces inquiétudes et retient qu'il s'agit d'un élément très défavorable pour la variante F5 en tunnel de surface.

Le maître d'ouvrage s'est cependant attaché à décrire le cadre juridique et financier de l'expropriation lors des réunions publiques de la concertation. Le propriétaire concerné est, dans ce cas, indemnisé au niveau de la valeur de son bien immobilier en considérant la valeur du marché dans une situation sans projet. L'indemnisation comprend une somme complémentaire destinée à couvrir les frais à engager par le propriétaire pour l'acquisition d'un nouveau bien.

4.2. L'impact sur les forêts pour les variantes F10 et F5

L'impact des fuseaux F10 et F5 sur les forêts a été relevé au cours de la concertation et correspond à une crainte importante du public. Le tracé F10 impacte potentiellement la forêt d'Illange (9ha). De même, les variantes de tracé F5 impliquent de détruire 14ha dans la forêt domaniale de Florange. Cet impact sur les forêts contribue à l'opposition très importante sur ce tracé.

Les participants estiment également que les plantations de forêts urbaines prévues ne remplaceront pas les arbres séculaires coupés pour mener à bien le projet .

Exemples de citations :

« Outre l'accroissement de l'empreinte carbone, le projet F10 détruira la faune et la flore du fait du déboisement d'ha de forêt, aggravera la situation déjà critique sur le ban de Bertrange en matière de pollution atmosphérique (usine Knauf, autoroute existante). »

« Je ne veux pas du F5 car il détruirait la forêt. »

« Les tracés F5 source de dommages irrémediables sur l'environnement [...] les trajets F5 vont entrainer une destruction de la forêt [...], la forêt de Florange est d'une importance vitale » (Cahier d'acteur du collectif Non à l'autoroute à Florange, quartier gare)

RÉPONSE DE L'ÉTAT, MAÎTRE D'OUVRAGE

Les impacts des différentes variantes sur les milieux naturels sont bien pris en compte par le maître d'ouvrage. Le détail des impacts de chaque variante a été présenté de manière exhaustive dans le dossier de concertation et lors de la réunion publique à Florange le 8 décembre 2022.

Le maître d'ouvrage retient que ces éléments sont des éléments très défavorables concernant la variante F10 et surtout la variante F5 qui a fait l'objet de nombreuses contributions.

L'Etat a porté ces points importants à la connaissance du public afin d'éclairer le choix entre les variantes en considérant l'ensemble des avantages et des inconvénients. L'un des objectifs de la concertation était bien de recueillir des avis sur les critères les plus importants pour le public. Cela a notamment fait l'objet de l'atelier du 09 janvier 2023 à Florange.

4.3. La qualité de l'air, particulièrement en entrées et sorties de tunnel

De nombreux riverains, de Florange notamment, expriment leurs inquiétudes par rapport à la potentielle dégradation de la qualité de l'air qui serait occasionnée par le projet. En particulier la qualité de l'air au niveau des entrées et des sorties de tunnel pour les variantes au sein des fuseaux F4 et F5 a suscité plusieurs questions et craintes.

Plusieurs participants estiment que la qualité de l'air et l'impact sur la santé des habitants devraient être le premier critère pris en compte dans la mise en place du projet.

Certains participants mettent aussi en avant un contexte de pollution déjà important sur le secteur, du fait de l'A31 existante et d'activités industrielles.



Exemples de citations :

« Avez-vous pensé à l'impact sur nos petites communes environnantes : sur leur qualité de vie, qualité de l'air, sécurité routière, mobilité au quotidien, pollution sonore, etc. ? Nous subissons déjà suffisamment l'attractivité du Luxembourg tous les jours au travers de nos petites communes avec un flux incessant de véhicules et de comportements dangereux. »

« Au-delà du caractère inutile de ce contournement qui ne règlera rien du tout arrivé au Luxembourg, permettre à plus d'automobiliste et de camion de polluer, dégrade la qualité de l'air des citoyens déjà impacté par l'usine Knauf toute proche d'Illange. Regardez les chiffres des décès liés à la pollution et affectez l'argent des contribuables vers la mobilité douce (train, transport public gratuit). »

« [Le projet F10] aggravera la situation déjà critique sur le ban de Bertrange en matière de pollution atmosphérique (usine Knauf, autoroute existante) et de pollution acoustique déjà prégnantes. »

RÉPONSE DE L'ÉTAT, MAÎTRE D'OUVRAGE

La qualité de l'air dépend des émissions de différents secteurs d'activité : industrie, agriculture, transport, secteur résidentiel.

La qualité de l'air s'est largement améliorée au cours des dernières années sur le territoire et cette amélioration va vraisemblablement se poursuivre. Cela s'explique par la diminution des activités industrielles présentes, par l'amélioration des dispositifs de chauffage des maisons individuelles et par l'amélioration de la motorisation des véhicules.

Une comparaison de la qualité de l'air entre la situation actuelle et la situation future prenant en compte le projet A31 Bis, élément important de l'étude d'impact, a été présentée lors de la réunion publique à Bertrange le 28 janvier 2023.

Cette comparaison montre que la qualité de l'air pourrait légèrement se dégrader au niveau des têtes de tunnels pour les variantes F4 et F5 sur des zones très limitées et sans dépasser les seuils imposés par les réglementations nationales et européennes. Ces études seront approfondies dans l'évaluation environnementale qui sera présentée lors de l'enquête publique.

De plus, le projet A31 Bis a aussi deux effets qui induiront une amélioration de la qualité de l'air :

- La fluidification de la circulation va diminuer les concentrations de polluants près des axes autoroutiers, les consommations de carburants et les émissions de polluants rapportées aux kilomètres parcourus étant plus élevées pour des véhicules circulant dans les congestions ;
- La fluidification entraînera aussi une baisse combinée de l'usure des freins, des pneumatiques et de la chaussée, source d'émissions de particules fines, sur ces axes autoroutiers qui traversent des zones fortement urbanisées.

4.4. La préservation de la qualité de vie, pendant les travaux et en fonctionnement

Des craintes relatives aux impacts potentiels de chacun des tracés proposés pour le contournement de Thionville sur le cadre de vie des habitants ont été exprimées au cours de la concertation.

Tracés F5 – tunnel de surface

Les habitants de Florange sont nombreux à refuser que la section autoroutière neuve du contournement de Thionville « traverse » leur ville ou « la coupe en deux », mettant en avant de futures nuisances sur la qualité de vie. La proximité de futures sections de l'autoroute avec des habitations est un des premiers motifs d'opposition, outre celui des destructions potentielles.

La proximité du tracé F5 avec les espaces résidentiels qui seraient préservés est aussi une cause d'inquiétude. Les questions ont été nombreuses sur la nature des protections entre les habitations et la future autoroute avec cette variante qui a davantage d'impacts sur les zones urbanisées, car réalisée avec un ouvrage plus court, laissant l'autoroute « à l'air libre » sur un linéaire plus important.

Tracé F5 – tunnel profond

Les principales questions concernant la santé et le cadre de vie, par rapport à cette variante furent en lien avec les impacts potentiels de la dépollution des sols de la cokerie ou de l'excavation des terres polluées lors des travaux.

Plusieurs contributions expriment aussi des craintes sur le caractère très important des travaux réalisés en zone urbaine, qui pourront donc avoir un impact très important sur le cadre de vie.

Exemples de citations :

« Pensez-vous, Monsieur le préfet, en toute âme et conscience, que le fait de faire passer une autoroute à travers la ville de Florange, ça va améliorer nos conditions de vie ? »

« Des doutes sur les engagements du concessionnaire de l'autoroute : mur anti-bruit, financement fenêtre triple vitrage. On voit le résultat à Fameck et Bertrange aucun mur n'y a été installé malgré les promesses de l'Etat. »

« Pas de garanties de protections sur l'ensemble des tracés F5 : [...] [le tunnel] n'est prévu que sur une longueur de 800m à 1km, ce qui dire que la partie de la cokerie à la forêt sera directement au contact des riverains du secteur gare et du parc de Bétange où de nombreuses familles y ont leurs habitudes » (Cahier d'acteur du collectif Non à l'autoroute à Florange – quartier gare).

« Dès lors, au vu des éléments supra décrits, les projets F5 sont donc à proscrire » (Cahier d'acteur du collectif Non à l'autoroute à Florange – quartier gare).

« [le communauté d'agglomération Portes de France-Thionville] Affirme la nécessité de respecter la structuration urbaine des communes traversées imposant ainsi un tracé en tunnel profond en protection des populations et en maintien des résidents. » (Extrait de la motion délibérée par le communauté d'agglomération, identique à celle délibérée par le conseil départemental de la Moselle et d'autres collectivités).

« Les tracés F5 passent par la cokerie de Serémange-Erzange. Les cokeries étant des sites extrêmement pollués (plus d'une centaine de polluants comme le benzène (cancérogène certain), des goudrons, l'arsenic, des cyanures, etc.), leur mise à disposition nécessite une déconstruction suivie d'une dépollution en profondeur. »

Tracé F4

Lors de la concertation publique locale, les oppositions aux variantes se sont plutôt concentrées sur les variantes de tracé au sein du fuseau F5. Ainsi, peu de craintes ou d'oppositions spécifiques d'habitants ont concerné la variante F4 et il n'y a que très peu de contributions visant spécifiquement cette variante sur le site internet.

Cette variante suscite essentiellement les critiques de personnes s'opposant au projet en général. Plusieurs prises de parole lors des réunions publiques, comme celles de l'association Paix à Florange, ont toutefois interrogé sur les protections des quartiers de Florange aux abords de l'entrée sud du tunnel qui en seraient alors relativement proches.

Plusieurs acteurs locaux se sont au contraire prononcés pour la variante F4 en considérant que c'est celle qui avait le moins d'impacts sur l'environnement naturel et humain. Le fait qu'aucune expropriation d'habitations ne soit nécessaire est un élément important. De plus, la variante F4 a moins d'impacts sur l'environnement, et notamment pas d'impact sur les forêts du territoire. De même, la proposition d'un tunnel profond pour cette variante plutôt qu'un tunnel moins profond comme lors des précédentes phases de concertation, a été saluée comme permettant un moindre impact sur les zones urbanisées.

Exemples de citations :

« Avec les tracés F4 et F5, l'A30 passe à 2 x 3 voies depuis la séparation A31-A30 et jusqu'aux échangeurs des tracés F4 et F5. Le passage à 2 x 3 voies rapprochera encore l'autoroute des habitations existantes (rue du Temple, école maternelle, le Clos du Moulin). »

« En complément de cette motion, il nous paraît important de préciser notre positionnement. Le tracé F4 tunnel profond est celui qui correspond aux intérêts de notre territoire » (M. Liebgott, président de la CA Val de Fensch et M. Dick, maire de Florange)

Tracé F10

Cette variante suscite une très forte opposition au sein de la commune de Terville dont le conseil municipal a d'ailleurs élaboré une pétition contre tout tracé au sein du fuseau F10. Les oppositions fortes des habitants de Terville expliquent que le tracé F10 revient à enclaver la commune entre deux autoroutes, faisant craindre de nombreuses pollutions et nuisances.

D'autre part, la variante F10 suscite des craintes ou des oppositions des habitants des communes longeant l'autoroute A31 entre l'échangeur de Richemont et Thionville comme Bertrange, Guénange ou Illange. En effet, la variante F10 implique d'élargir l'A31 à 2x3 voies à cet endroit ce qui fait donc craindre des nuisances supplémentaires.

Par exemple, un habitant de Bertrange signale, pour le tracé concerné, que les nuisances ne sont pas suffisamment prises en compte dans la mise en œuvre du projet.

Le tracé F10 donne aussi lieu à des craintes liées à l'intensification du report de trafic de l'autoroute vers les réseaux secondaires au sud de Thionville avec la création d'un péage sur cette section depuis l'échangeur de Richemont.

L'environnement paysager est également un enjeu pour plusieurs participants, qui rejettent la construction d'un viaduc.

Enfin, la variante F10 suscite aussi un fort rejet de la part des acteurs locaux puisqu'elle ne permettrait pas de mieux desservir les vallées de la Fensch et de l'Orne.



Exemples de citations :

« Ce projet va très fortement impacter la qualité de vie des Tervillois qui se retrouveront coincés entre deux autoroutes (deux fois plus de nuisances sonores, d'odeurs et de pollutions). »

« On a déjà demandé un mur antibruit. Oui, on nous a dit non parce qu'on a refait le revêtement, donc on passe en dessous des normes, donc voilà donc les riverains, ce n'est pas grave. »

« La départementale, on est déjà en voie de délestage. Donc quand l'autoroute est bouchée, tout le monde passe dans le village et ça va être de pire en pire parce que bon, là, on a les camions qui passent mais ça va continuer. Et personne ne fait rien, donc voilà. »

« Terville a déjà payé son dû en termes d'infrastructures routières ; les français de Terville souhaiteraient être entendus, écoutés et exclus des variantes proposées. »

« Non au trajet F10 qui draine le moins de monde car bien trop parallèle à l'A31 actuelle et qui imposerait un viaduc parallèle au pont de Beaugard, visuellement inentendable. »

RÉPONSE DE L'ÉTAT, MAÎTRE D'OUVRAGE

Le maître d'ouvrage s'est attaché à rappeler qu'il n'existait pas de « variante miracle ». Chaque variante présente des avantages et des inconvénients qui peuvent impacter leur environnement.

Le maître d'ouvrage prend note de l'ensemble des éléments très défavorables aux variantes F5 et F10 relevés lors de la concertation publique.

En ce qui concerne l'impact acoustique plus précisément, l'enjeu du projet A31 Bis est de réduire les nuisances sonores en traversée de Thionville en limitant les nuisances supplémentaires pour les riverains du nouveau contournement. Il s'agit de mettre en œuvre, si nécessaire, des mesures de protections complémentaires, comme des écrans phoniques ou des protections de façades, au regard de la réglementation en vigueur. L'exposition des riverains pour des sections nouvelles et des sections élargies sur place sera caractérisée plus précisément par des études acoustiques, en s'appuyant sur la variante qui sera effectivement retenue et sur le modèle de trafic, dans le cadre de l'évaluation environnementale. L'emplacement et les caractéristiques des protections acoustiques seront définis à partir des études acoustiques.

Enfin, dans le but de mieux protéger les habitants et les zones urbanisées, le maître d'ouvrage a fait le choix d'étudier une solution en tunnel profond pour la variante F4 alors que cette variante était initialement envisagée avec un tunnel de surface. Cette solution diminue donc significativement les nuisances potentielles liées à l'aménagement autoroutier pour cette variante.

4.5. L'évolution des flux de trafic sur le territoire selon les variantes

Des contributions relaient aussi les interrogations ou oppositions liées aux évolutions des caractéristiques de la circulation du fait des nouveaux aménagements et de la création d'un péage.

Notamment, pour les variantes au sein des fuseaux F4 et F5, une partie de la circulation de l'A31 actuelle serait reportée sur l'A30, de l'échangeur de Richemont à celui de Sainte-Agathe où sont situées les bifurcations des sections neuves envisagées. Des participants ont donc parfois exprimé l'idée que le projet revenait à « à sacrifier Uckange et Florange au profit de Thionville. » (Groupe d'élus de l'opposition au sein du conseil municipal de Florange)

Pour les tracés F4 et F5, plusieurs participants mettent tout de même en perspective une diminution du trafic sur le réseau local, quoique considérée trop limitée par rapport aux impacts des nouveaux aménagements.

Enfin, des contributions indiquent aussi que la variante de tracé F10 n'améliorerait pas la situation d'excès de trafic sur le réseau secondaire dans Florange : pour cette variante, le trafic serait à 19 000 véhicules par jour sur le tronçon neuf, pour un gain de 25 000 véhicules à Thionville, mais sans changer les flux dans Florange ou Uckange.

RÉPONSE DE L'ÉTAT, MAÎTRE D'OUVRAGE

Le projet A31 Bis modifiera en effet les caractéristiques de la circulation sur le territoire. La création d'un contournement de Thionville selon les variantes des fuseaux F4 ou F5 permettrait de réduire significativement le trafic sur le réseau local dans Uckange et Florange en proposant un itinéraire plus rapide depuis la VR 52 sud.

Les variantes n'ont pas les mêmes effets sur la circulation et n'ont pas la même attractivité vis-à-vis du trafic en considérant le prix du péage et les fonctionnalités de chacune. Cet aspect a été présenté en détail lors de la réunion publique à Fameck le 12 janvier 2023. Les fonctionnalités des différentes variantes font partie des critères importants sur lesquels le maître d'ouvrage souhaitait recueillir l'avis du public. Le maître d'ouvrage note que les fonctionnalités de la variante F10 ne semblent pas les plus pertinentes.

Le choix des variantes F4 ou F5 entraînerait en effet une augmentation de la circulation sur l'A30 entre les échangeurs de Richemont et de Sainte-Agathe. Dans ces cas-là, des protections phoniques seraient mises en place pour ne pas créer de nuisances supplémentaires dans cette zone (cf. partie 4.4).

4.6. La faisabilité technique et le calendrier de certaines variantes

Quelques acteurs ont émis des avis et doutes sur la réalisation technique du projet A31 Bis, en fonction des variantes concernées. La fédération régionale des Transports Publics (FRTP) de Lorraine a notamment émis dans son cahier d'acteur un avis technique sur chacune des variantes. D'un point de vue technique, la variante F5 tunnel profond est bien identifiée comme la plus complexe à mettre en œuvre et celle qui nécessiterait les délais les plus longs et les coûts les plus élevés. Selon la FRTP, cette variante « ne résout pas le problème lié aux travaux dans un site pollué » et le problème de stockage de sols pollués apparaît difficilement soluble. Elle estime que la nécessité de travaux par tunnelier, et d'excavation de terre polluée engendrerait des coûts et délais largement supérieurs aux autres variantes, difficilement anticipables.

Plusieurs participants identifient que le problème de délais importants existe aussi pour la variante F5 tunnel de surface, même si la construction ne comporte pas de difficultés techniques particulières, sinon le franchissement d'un site industriel à dépolluer.

A ce titre, plusieurs participants soulignent aussi que la durée nécessaire aux travaux de réalisation des variantes F5 seraient trop longue, surtout mise en perspective avec l'urgence d'une amélioration de la mobilité (voir partie 3.1.5)

A l'inverse, des contributions et notamment celle de la FRTP identifient bien que la variante F4 ne nécessite pas de procéder à la dépollution des sols et serait donc moins coûteuse et plus rapide que les variantes F5. Le choix d'un tunnel profond conduit cependant à un coût plus élevé qui entraîne une hausse du péage.

Exemples de citations :

« L'Etat va-t-il encore une fois s'investir dans un projet coûteux, désastreux au point de vue environnemental pour finalement se rendre compte que c'est un flop. A-t-il tellement de fonds publics à dépenser pour rien ? »

« Si le tracé F5 devait être retenu les travaux ne pourraient commencer qu'après la dépollution de la cokerie. Après les phases administratives préalables (2024 ?), + le temps pour la dépollution (une quinzaine d'années ?) + le temps des travaux (?) le contournement ne pourrait être opérationnel qu'après 2040 ? Auquel cas ce tracé ne correspondrait pas aux besoins actuels de circulation... »

RÉPONSE DE L'ÉTAT, MAÎTRE D'OUVRAGE

La réalisation des variantes F4 et F10 est prévue à l'horizon 2030 compte tenu des procédures administratives et des ouvrages d'art à réaliser. La réalisation des variantes F5 serait par contre plus lointaine. Le tracé des variantes F5 passe en effet par le site de la cokerie de Serémange-Erzange, dont la dépollution des sols par l'ancien exploitant industriel constituerait un préalable à l'aménagement. Les travaux d'aménagement commenceront dans ce cas après la fin de ceux de dépollution, c'est-à-dire après 2030.

Cet aspect a été décrit en détail dans le dossier de concertation et présenté à plusieurs reprises lors des réunions publiques de la concertation. Il fait aussi partie des éléments sur lesquels le maître d'ouvrage souhaitait recueillir l'avis du public dans la perspective du choix entre les variantes.

4.7. L'impact sur les monuments historiques et lieux de culte

La préservation du **site de Bétange**, dont le parc et le château sont inscrits au titre des monuments historiques, a incité à la création de l'association de sauvegarde du site de Bétange dont l'objet est la défense du site.

L'association souligne que le passage d'une infrastructure autoroutière de cette importance dans la proximité immédiate du site, même sans le couper, aurait des conséquences « catastrophiques » en termes de pollution visuelle, lumineuse, sonore et atmosphérique.

Exemples de citations :

« Ils passent tous avec co-visibilité dans le périmètre de protection Monuments Historiques, soit à moins de 500 mètres du parc et de la grille d'enceinte. Ils viennent casser ce corridor écologique et réservoir de biodiversité de 450 hectares. Il s'agit d'un massif forestier où la faune et la flore peuvent actuellement circuler sans trop d'entraves. » (Cahier d'acteur de l'association de sauvegarder du domaine de Bétange)

« L'association ALLÉES-AVENUES /allées d'avenir/, dont je suis le président, s'émeut des conséquences néfastes des tracés proposés pour le patrimoine culturel que représente l'allée de Bétange : identifiée comme remarquable par les services de l'Etat, par la collectivité locale (elle est classée EBC dans le PLU de la commune) et par la société civile (avec son label d'« ensemble arboré remarquable » décerné par l'association A.R.B.R.E.S), elle joue également un rôle essentiel pour la biodiversité, avec son statut de « Refuge pour les chauves-souris », de « Refuge LPO », et l'Obligation Réelle Environnementale qui pèse sur elle. Sa préservation a été distinguée par ailleurs par le « Prix des allées » de Sites & Monuments. Par conséquent, ALLÉES-AVENUES /allées d'avenir/ demande que le périmètre de protection ainsi que l'intégralité de l'allée de marronniers ne soient pas impactés par le tracé de l'A31 Bis, si celle-ci devait se concrétiser. »

La préservation du **fort d'Illange** qui est situé à proximité du tracé F10 a fait également l'objet d'une mobilisation et de plusieurs contributions. Ce site est un lieu touristique et de promenade.

Exemples de citations :

« Un des éléments MAJEUR qui me pousse également à m'opposer TOTALEMENT à ce Projet F10 absurde, est le passage de ce tracé par le fort d'ILLANGE; Le Fort d'illange est un Monument historique qui fait partie de notre Histoire à Tous, Cet ouvrage date de 1905 !!! Et nous devrions saccager ce lieu historique, de mémoire et qui plus est désormais également un lieu de promenade, simplement pour TENTER de faciliter l'accès vers le Luxembourg???? »

Certains participants mentionnent également les impacts potentiels sur la **mosquée turque de Fameck**, située à proximité de l'entrée sud du tunnel de la variante F5-tunnel profond et non loin de l'autre variante du fuseau F5. Les contributions évoquent une éventuelle dégradation de l'environnement de la mosquée et donc l'impact humain sur ce site.

Exemples de citations :

« Le tracé F5 impacte sur la mosquée culturelle Turk de Fameck, la sortie du tunnel est en face de la mosquée culturelle, et traverse les terrains qui appartiennent à la mosquée. Impact sur 2000 fidèles et sur plus de 50000 personnes qui sont touchées indirectement dans la région par l'impact sur ce lieu culturel, qui est un symbole de vivre ensemble. Si le tracé F5 est pris, il aura un impact humain sur une communauté, il y aura des manifestations, des émeutes et le vivre-ensemble va disparaître. »

RÉPONSE DE L'ÉTAT, MAÎTRE D'OUVRAGE

L'impact sur les sites culturels et historiques est compris dans l'analyse multicritères détaillée dans le dossier de concertation et présentée notamment lors de la réunion publique à Florange le 8 décembre 2023.

Ces impacts sont bien pris en compte par le maître d'ouvrage. Les différents tracés n'engendrent pas d'impacts directs sur les monuments historiques ou les lieux de culte. Notamment, les tracés n'interceptent pas le périmètre du parc de Bétange, néanmoins, ils traversent son périmètre de protection. Cet aspect, ainsi qu'une potentielle covisibilité entre le projet A31 Bis et le monument, entraîne la soumission du projet à l'avis de l'architecte des bâtiments de France.

Concernant le parc de Bétange, l'évolution de la variante F4 en tunnel profond plutôt qu'en tunnel de surface permet de ne pas affecter l'allée des marronniers en ressortant de terre au nord de celle-ci. Cette variante permet également d'éviter l'aménagement de la route en remblais à proximité du parc, qui aurait engendré un impact visuel important sur le monument, et même de la maintenir en déblai avant de rejoindre l'échangeur de l'Etoile.

4.8. Un débat sur la présentation d'une option zéro lors de la concertation

Enfin, lors des différentes réunions publiques, plusieurs participants, qui n'adhèrent à aucune des solutions proposées, ont revendiqué l'idée de considérer « l'option zéro » (5 variantes plutôt que 4 pour le contournement de Thionville) qui consisterait en l'abandon ou l'absence de projet.

Exemples de citations :

« En fait, on a une conclusion, c'est qu'il faut faire autre chose qu'une A31 Bis. Peut-être remettre en service les gares qui ne sont plus utilisées aujourd'hui, inciter au transport collectif, favoriser le ferroviaire, le fluvial, favoriser le coworking et peut-être ramener une partie du travail en France, ce qui limiterait aussi la circulation sur l'A31 Bis. Le parking gratuit pour tous et pas seulement pour les frontaliers, c'est à dire que penser aussi à ceux qui vont, non pas vers le Luxembourg, mais plutôt vers Metz où Nancy. Et bien sûr, plus de parkings. Donc, en conclusion, nous on choisit la 5^e variante : c'est pas d'autoroute, mais un travail sur les autres mobilités. »

RÉPONSE DE L'ÉTAT, MAÎTRE D'OUVRAGE

Le maître d'ouvrage a bien entendu cette demande. Il s'agit, pour les études de trafic, de l'état de la circulation sur le territoire et surtout sur l'autoroute A31, sans le projet A31 Bis en 2030. Ces études prennent bien en compte le développement de l'offre ferroviaire annoncé, les évolutions observées et potentielles liées au déploiement du télétravail ainsi que l'évolution des pratiques des usagers vers le covoiturage. Cette situation constitue la référence des études de trafic à partir de laquelle la situation avec les projets est comparée. L'ensemble de ces données ont été présentées lors de la concertation publique, notamment lors de la réunion publique à Fameck le 12 janvier 2023.

L'analyse de la situation de référence est justement centrale pour démontrer la nécessité du projet A31 Bis en plus de l'ensemble des autres actions dans le domaine de la mobilité (augmentation de la capacité de la ligne ferroviaire, développement des lignes de cars et du covoiturage notamment). Les études de trafic feront *in fine* parties de l'étude socio-économique dont l'objet est de déterminer le bilan des gains et des coûts du projet.

PARTIE 3

LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

En s'appuyant sur les éléments précédemment décrits et sur le bilan établi par Luc Martin et Jean-Michel Stievenard, garants de la concertation désignés par la commission nationale du débat public (joint en annexe), l'État, maître d'ouvrage, tire les enseignements suivants de la concertation de 2022-2023 sur le secteur nord du projet A31 Bis.



ENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

En premier lieu, l'État considère que la concertation a permis de mobiliser le public autour du projet en donnant la possibilité à chacun de s'informer et de donner un avis :

1. La concertation a été marquée par une forte participation

Entre le 21 novembre 2022 et le 3 février 2023, la concertation a été marquée par une forte participation du public, aussi bien lors des quatorze rencontres publiques que sur le site internet de la concertation.

Le dispositif de concertation a été construit, en lien étroit avec les garants, pour toucher un vaste territoire, proposer des modalités de communication variées et impliquer un public aussi large que possible. Le dispositif a de surcroît été progressivement ajusté pour tenir compte des observations des collectivités locales et du public, notamment au travers de trois rencontres supplémentaires organisées en janvier 2023. Une réunion publique supplémentaire a notamment été organisée à Bertrange sur le thème de la santé et de la stratégie nationale bas-carbone, ces thèmes ayant suscité beaucoup d'interrogations durant les premières réunions.

Les échanges ont parfois été vifs mais le dialogue a toujours été possible. L'État remercie tous les participants qui ont pris le temps de s'informer, de se mobiliser et de formuler leur avis par les différents moyens d'expression proposés.

Cette concertation a ainsi constitué une nouvelle étape du dialogue continu sur le projet A31 Bis, après le débat public de 2015 et la concertation de 2018-2019 et après les nombreuses réunions du comité de pilotage associant toutes les parties prenantes locales.

2. Elle a permis l'information du public

Les représentants des services de l'État se sont, à tout moment, efforcés d'apporter toute l'information nécessaire sur le projet.

Le dossier de concertation constituait tout d'abord une synthèse de toutes les études réalisées ces dernières années dans leur état d'avancement le plus abouti. Il présentait plus en détails l'état des études concernant les variantes du contournement de Thionville qui furent au cœur de la concertation publique. Les rencontres publiques ont permis d'approfondir certains thèmes. Enfin, l'État a apporté des éléments complémentaires dans les réponses aux questions posées sur le site internet et via les coupons T.

Néanmoins, pour certains participants, le degré de précision des éléments présentés n'était pas suffisant, notamment pour mesurer les impacts respectifs des variantes du contournement de Thionville. L'État prend acte de cette insatisfaction. Répondre à de telles attentes aurait nécessité la production d'études beaucoup plus poussées, qui ne se justifient qu'une fois les principales caractéristiques du projet décidées, les études produites au stade de la concertation permettant de comparer les variantes en mettant en valeur les différences en termes d'avantages et d'inconvénients.

Concernant le secteur nord du projet A31 Bis, objet de la concertation, l'État fait les constats suivants :

1. Un projet nécessaire en complémentarité avec les autres modes de transport

Déjà débattue lors des précédentes étapes de participation du public sur le projet A31 Bis, son opportunité a de nouveau été au cœur de la concertation de 2022-2023 sur le secteur nord du projet A31 Bis.

Un nombre significatif de participants a rejeté le projet. Certains s'opposent au principe même de tout nouvel aménagement routier. D'autres redoutent les implications potentielles du projet sur le territoire, notamment au niveau du contournement autoroutier de Thionville.

L'État retient néanmoins que la concertation a été marquée par de très nombreuses contributions appelant à une action ambitieuse et rapide de la puissance publique pour améliorer les déplacements dans le nord de la Moselle. De plus, beaucoup de personnes rencontrées et interviewées lors des rencontres de proximité sur les marchés ou dans les centres commerciaux ne remettaient pas en cause le projet et argumentaient pour la nécessité de mettre l'autoroute à niveau.

Par ailleurs, les derniers jours de la concertation ont été marqués par des contributions des collectivités locales, au travers de motions délibérées par leurs assemblées, et du monde économique sollicitant une amélioration rapide des liaisons routières et autoroutières, en complémentarité avec l'ensemble des projets de mobilité. Plusieurs d'entre eux ont apporté un « soutien inconditionnel » au projet A31 Bis.

Le projet A31 Bis est complémentaire aux nécessaires projets à réaliser pour d'autres modes de transports, ces derniers ne pouvant néanmoins pas à eux seuls absorber la croissance des besoins de déplacements.

2. Parmi les quatre variantes présentées dans le dossier de concertation pour le contournement de Thionville, la variante F4 se détache incontestablement

La sélection de quatre variantes soumises à la concertation de 2022-2023 résultait d'un long processus de dialogue et d'études.

Les variantes F5, en tunnel profond et en tunnel de surface, ont rencontré une forte opposition locale à cause de potentielles expropriations d'habitations dans Florange pour la variante avec un tunnel de surface, de défrichements conséquents à réaliser en forêt de Florange et de l'incertitude sur le délai de réalisation liée à la dépollution de l'ancienne cokerie située sur le trajet.

La variante F10, avec un nouveau viaduc pour le franchissement de la Moselle, est critiquée pour ses fonctionnalités plus limitées en l'absence de liaison directe avec la VR52 et d'amélioration de la desserte des vallées de la Fensch et de l'Orne. Elle rencontre par ailleurs une forte opposition dans les communes d'Illange et de Terville.

La variante F4, en tunnel profond, a fait l'objet d'un large consensus entre les collectivités locales, qui s'est exprimé dans les derniers jours de la concertation. De nombreuses contributions du public ont par ailleurs exprimé une préférence pour cette variante permettant de limiter les nuisances et les impacts, tout en répondant aux besoins de desserte du territoire. L'absence d'impact significatif sur le milieu naturel, et l'absence d'expropriations d'habitations pour cette variante ont été notées à plusieurs reprises lors de la concertation.

3. Des ajustements du projet ont été suggérés et seront étudiés

Au regard des avis exprimés lors des rencontres publiques et des contributions recueillies, l'Etat s'engage pour la poursuite des études du projet A31 Bis, à :

- améliorer la configuration des échangeurs raccordant le contournement de Thionville aux autoroute A30 et A31 actuelle pour maintenir un bon niveau de desserte du territoire,
- approfondir l'étude des impacts des aménagements sur le bruit pour préciser les emplacements et les caractéristiques des protections anti-bruits qui seraient nécessaires sur certaines sections de l'autoroute actuelle (notamment aux abords d'Uckange) et sur les sections nouvelles créées dans le cadre du projet (notamment aux abords de Terville),
- atténuer l'impact visuel de l'autoroute sur le domaine de Bétange,
- assurer la cohérence de l'aménagement projeté avec l'autoroute A3 luxembourgeoise en étudiant la mise en place d'une voie de covoiturage,
- envisager une modulation du péage pour encourager l'usage de l'autoroute par les véhicules locaux.



RÉPONSES AUX PRÉCONISATIONS DES GARANTS ET ENGAGEMENTS DE L'ÉTAT

1. Produire un plan d'information et de concertation pour sensibiliser les jeunes publics (étudiants, lycéens, collégiens, apprentis)

Le maître d'ouvrage engagera des actions de communication à destination des jeunes publics. La période appropriée pourrait être celle de l'enquête publique durant laquelle de nombreux documents seront aussi mis à disposition du public.

2. Organisation d'une réunion de reddition des comptes afin de prendre connaissance publiquement du rapport des garants et de la réponse ministérielle

Le maître d'ouvrage s'engage à organiser une réunion du comité de pilotage après la publication de la décision ministérielle qui fera suite à la concertation publique locale 2022/2023 et avant le dépôt du dossier de demande de déclaration d'utilité publique.

3. Auditionner les rédacteurs de cahier d'acteurs qui en ont fait la demande

Les rédacteurs de cahiers d'acteurs qui en ont fait la demande ont été reçus par le préfet de la Moselle en mars 2023.

4. Rendre publique l'Étude du cabinet Rainette sur la biodiversité autour du parc de Bétange

Un extrait de l'étude environnementale concernant spécifiquement le parc de Bétange élaborée par le maître d'ouvrage a été transmise au président de l'association de sauvegarde du domaine de Bétange qui en faisait la demande, le 28 mars 2023.

5. Rendre public l'état d'avancement de la procédure de classement de l'allée des marronniers

Le maître d'ouvrage s'informerera auprès de la Direction régionale des affaires culturelles de l'avancement de cette demande.

6. 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.

Le projet A31 Bis dans son secteur nord est soumis à évaluation environnementale. Une étude d'impact sera réalisée et intégrée au dossier de demande de déclaration d'utilité publique. L'étude d'impact sera examinée par l'Autorité environnementale. Son avis ainsi que les réponses apportées par le maître d'ouvrage seront rendus publics et feront partie intégrante du dossier d'enquête publique.

Le maître d'ouvrage s'engage à organiser une réunion publique pour présenter l'étude d'impact lorsque cette dernière sera établie.

7. Mettre au point un instrument de mesure et de suivi du bilan carbone de ce projet.

L'étude d'impact qui sera réalisée comprendra bien un bilan des émissions de gaz à effet de serre de l'opération, à la fois en termes d'émissions liées aux travaux et en termes d'émissions liées aux trafics. Pour ces dernières, l'évaluation portera plus précisément sur la variation des émissions des véhicules entre la situation de projet et la situation « de référence » en l'absence de mise en œuvre du projet. Ce bilan sera réalisé en suivant les recommandations du guide du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) de mai 2020 intitulé : « Recommandations pour l'évaluation des émissions de gaz à effets de serre des projets routiers ».

8. Etablir un tableau prévisionnel des temps de parcours selon le tracé susceptible d'être choisi.

Le tableau a été présenté lors de la réunion publique de Fameck, le 12 décembre 2022. Le diaporama de cette réunion se trouve sur le site internet de la concertation publique.

9. Réaliser une analyse phytosanitaire sur la situation des marronniers centenaires et les atteintes subies selon le scénario choisi.

Dans le cadre des études réalisées sur le secteur Nord du projet A31 Bis, le maître d'ouvrage a toujours été très attentif à l'impact potentiel du projet sur cette allée menant au parc de Bétange inscrit au titre des monuments historiques.

Le maître d'ouvrage réalisera une étude d'impact précisant les incidences potentielles du projet sur le territoire, ainsi que les mesures d'évitement, de réduction et de compensation à mettre en œuvre.

En revanche, une «analyse phytosanitaire» particulière et différente des démarches concernant l'ensemble de la biodiversité ne pourra pas être produite sur ces arbres qui ne font pas l'objet d'un classement particulier et qui sont positionnés sur un terrain privé qui n'est pas affecté par le projet puisque le tracé F4 passerait ici en souterrain. Il appartient aux propriétaires de réaliser une telle analyse s'ils le souhaitent.

10. Eclaircir le concept de co-visibilité à propos du parc et du château de Bétange

Le code du patrimoine (L. 621-30) prévoit que sont protégés au titre des abords des monuments historiques les immeubles formant avec un monument historique « un ensemble cohérent », ou ceux susceptibles de contribuer à leur conservation ou à leur mise en valeur, dès lors que ces immeubles sont situés :

- dans un périmètre délimité, en application de l'article L. 621-31 du code du patrimoine,
- à moins de 500 mètres du monument historique, et **à condition qu'ils soient visibles depuis ce monument ou visibles en même temps que lui.**

Plus précisément, la question de la co-visibilité entre un monument et un projet d'aménagement ou de travaux se pose dès lors que ce dernier est visible à l'œil nu de l'édifice ou en même temps que lui depuis un lieu normalement accessible au public, y compris lorsque ce lieu est situé en dehors du périmètre de cinq cents mètres entourant l'édifice en cause (Conseil d'Etat, 5 juin 2020, n° 431994).

Compte tenu de la nature et des caractéristiques paysagères du Domaine de Bétange - en particulier le parc qui présente une forte visibilité dans le grand paysage - le critère de co-visibilité est satisfait d'une manière générale au sein du périmètre de protection dans le cadre du projet A31 Bis.

11. Présenter le plan de développement de l'offre ferroviaire et son accès de part et d'autre de la frontière

Le plan de développement ferroviaire entre Metz et le Luxembourg a été présenté lors de la réunion publique de Terville le 28 novembre 2022.

Les investissements nécessaires à la croissance de la capacité d'emport sur cet axe sont cofinancés à parité par l'État et les collectivités locales en France, d'une part, et par l'Etat luxembourgeois d'autre part. Il s'agit d'un investissement évalué aujourd'hui à 440 millions d'euros au total sur l'infrastructure ferroviaire auquel s'ajoutent plusieurs dizaines de millions d'euros d'investissements pour l'achat d'un nouveau matériel roulant plus grand par la région Grand Est. L'objectif est de faire passer le nombre de places assises par jour et par sens d'environ 9 000 aujourd'hui lors des périodes de pointe à 14 000 en 2025 puis à 24 000 en 2030. L'objectif de service par sens pendant une heure de pointe est de 8 TER+1TGV+1 train fret.

Le maître d'ouvrage s'engage à publier au 1^{er} trimestre 2024 une fiche synthèse décrivant l'ensemble des opérations prévues sur le site internet de la concertation www.a31bis.fr.

12. Présenter le schéma de développement du covoiturage

13. Présenter le schéma de développement du transport par BHNS

Ces deux éléments feront l'objet d'une étude lancée en février 2024 dans le cadre du groupe de travail technique sur les mobilités routières de la Conférence intergouvernementale franco-luxembourgeoise.

Cette étude sera menée de concert par les collectivités locales et les deux États ; elle utilisera le modèle de mobilité transfrontalier MMUST, élaboré dans le cadre du projet Interreg éponyme.

Le maître d'ouvrage s'engage à présenter les résultats de cette étude.

14. Approfondir l'hypothèse d'affectation de la BAU à la circulation des TC

L'affectation de la bande d'arrêt d'urgence à la circulation des transports en commun n'est pas qu'une hypothèse, mais bien un élément d'ores et déjà pris en compte dans les scénarios d'aménagement de l'infrastructure.

15. Présenter les expériences déjà tentées sur le covoiturage

La mise en service d'une voie réservée au covoiturage sur l'autoroute A48 à Grenoble en septembre 2020, sur une section de 8 kilomètres, a fait l'objet d'une première évaluation annuelle en 2022. **Les conclusions ont fait l'objet d'une fiche de synthèse du Cerema, disponible sur leur site internet et que le maître d'ouvrage s'engage à publier sur le site internet de la concertation www.a31bis.fr.** La voie de covoiturage peut être activée, au moyen d'une signalisation dynamique, en voie de gauche de l'autoroute, quand les conditions de circulation commencent à se dégrader.

Les études qui seront conduites sur le secteur Nord du projet A31 Bis pourront tirer parti des enseignements des expérimentations déjà mises en œuvre et également des études et travaux méthodologiques portant sur :

- le domaine d'emploi des voies réservées et les critères, notamment en termes de trafic, qui conditionnent leurs utilités ;
- leur conception pour garantir la sécurité des usagers (en particulier pour ce qui concerne les manœuvres de changement de files entre voies réservées et voies de circulation générale).

Le maître d'ouvrage s'engage à présenter ces retours d'expériences lors de l'enquête publique.

16. Confronter / coordonner l'affectation avec le Luxembourg

Le projet A31 Bis est coordonné de longue date avec le Grand-Duché du Luxembourg. Il est à ce titre complémentaire de l'opération de l'élargissement de l'A3, prolongement naturel de l'A31 au Luxembourg. Ces projets font l'objet d'échanges très réguliers entre les services de l'État et ceux du ministère de la Mobilité et des Travaux Publics au Luxembourg. L'objectif est bien d'avoir une affectation complémentaire de part et d'autre de la frontière.

D'ores et déjà, la continuité de la circulation des transports en commun sur la bande d'arrêt d'urgence sera assurée. Le Grand-Duché prévoit aussi l'affectation d'une des trois voies de circulation au covoiturage. Cet aspect est en cours d'étude par les services de l'Etat en France.

Le maître d'ouvrage s'engage à poursuivre le travail de coordination de l'opération A31 Bis avec le gouvernement du Grand-Duché du Luxembourg. Le comité de pilotage du secteur Nord sera informé des échanges.

Dans ce cadre, les études déjà engagées seront complétées par des études sur l'opportunité et les conditions de réalisation d'une expérimentation d'une voie dédiée au covoiturage.

17. 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

L'évolution des infrastructures routières s'inscrit dans le cadre général de la transition énergétique et devra notamment intégrer les transformations liées à l'évolution du parc de véhicules. La disparition progressive de la motorisation thermique au profit de nouvelles motorisations appellera la mise en place d'équipements de recharge électrique ou hydrogène. Les progrès de la mobilité « intelligente » (mobilité autonome, mobilité coopérative) pourraient également se traduire par des adaptations des infrastructures vers plus de standardisation, notamment pour accroître la sûreté de fonctionnement des véhicules et le confort des déplacements. La mise en place de barrières de péage « freeflow » participe aussi de cette évolution tant elle permet l'économie du foncier et la limitation des congestions et ralentissements.

Les réflexions sur la route du futur ont fait l'objet d'un appel à projet de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) en 2015, ayant permis de soutenir des projets innovants concernant la production d'énergie dans les infrastructures, l'amélioration des méthodes de conception et d'exploitation des routes, l'intégration à l'infrastructure de technologies d'information et de communication.

18. Recenser les partenaires financiers pouvant contribuer à une subvention d'équilibre

L'Etat et les collectivités locales peuvent contribuer à une subvention d'équilibre. Pour rappel, l'objectif du projet A31 Bis dans son secteur Nord est une mise en concession sans besoin d'une telle subvention.

19. Présenter l'état d'avancement des réflexions sur l'Écotaxe

L'Ordonnance du 26 juillet 2023 prise en application des dispositions de l'article 137 de la loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets et de l'article 128 de la loi du 30 décembre 2021 de finances pour 2022 transpose le nouveau cadre européen régissant la tarification de l'usage des routes par les poids lourds prévue pour la collectivité européenne d'Alsace. Elle permet aux régions et aux départements volontaires d'instituer un dispositif d'éco-contribution visant les poids lourds sur le réseau routier dont ils ont la charge.

Le maître d'ouvrage saisira la région Grand Est afin de présenter l'état d'avancement des réflexions sur l'Écotaxe.

20. Rassembler les différents modèles de modulation de péage

Il existe actuellement plusieurs exemples de modulation horaire des tarifs sur le réseau routier national concédé :

- L'autoroute A1 (Sanef), dont la modulation a été instaurée après la mise à péage, a des tarifs minorés en amont et après les heures de pointe et des tarifs majorés lors des périodes de pointe. La mesure a un impact nul sur le chiffre d'affaire de la concession concernée et subit d'autres contraintes concernant son amplitude (<https://www.sanef.com/fr/mon-voyage/variation-prix>).
- La concession de l'A86 (Cofiroute-Duplex), prévoit dans son cahier des charges un découpage des tarifs selon 300 tranches horaires qui différencient les jours ouvrés des weekends et distingue la période des congés estivaux. Il s'agit d'un cas unique en France qui octroie une grande souplesse tarifaire au concessionnaire permettant aussi de réguler le trafic dans le tunnel pour des raisons de sécurité tout en équilibrant la concession.
- La concession de l'A355 ou grand contournement ouest de Strasbourg prévoit une modulation des tarifs qui majore le tarif moyen (pondéré par le trafic) payé par les usagers, n'impose pas un découpage fixe des tranches horaires (elles sont proposées par le concessionnaire chaque année) et prévoit une amplitude maximale de la modulation (article 25.6.2 du contrat).
- Le viaduc de Millau (CEVM) applique des tarifs différenciés en période estivale et en période non-estivale, chacun de ces tarifs obéissant à ses propres règles d'évolution.
- Des réflexions sont en cours pour la modulation des tarifs poids lourds sur l'A63 (Atlandes) afin de modérer l'impact des poids lourds sur la congestion bordelaise. Elles n'ont pas encore abouti mais une solution similaire à celle retenue sur l'A1 (tarifs vert/rouge/gris avec neutralité de la mesure sur le chiffre d'affaire) semble la plus probable.

Les fonctionnements des modulations tarifaires sont explicités aux articles 25 des contrats de concessions (article 23 pour Cofiroute-Duplex) au sein des règles qui encadrent l'évolution des tarifs autoroutiers de manière plus générale. Les contrats sont accessibles sur le lien suivant (<https://www.ecologie.gouv.fr/societes-concessionnaires-dautoroutes-sca>).

Dans le cas d'une nouvelle concession, toutes les solutions sont envisageables, il faut avant tout définir les enjeux liés à la modulation des tarifs (optimiser l'équilibre économique pour diminuer la subvention publique, diminuer la congestion sur l'autoroute ou à l'abord des agglomérations qu'elle dessert, éviter la saturation d'un ouvrage pour des questions de sécurité...) et s'assurer de l'égalité de traitement des usagers.

Le maître d'ouvrage s'engage à poursuivre l'examen des mesures susceptibles d'accompagner la mise en péage, y compris en termes de dispositifs d'abonnement ou de modulation horaire des péages.

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

Il y a aujourd'hui plusieurs sites qui ont expérimenté et/ou déployé ou sont concernés par un déploiement à venir :

- Le péage en flux libre de Boulay sur A4 (Sanef) ;
- Le péage en flux libre de Tours sur A10 Nord et Tonnay-Charente A837 (réseaux Cofiroute et ASF) ;
- Le péage en flux libre de l'autoroute A79 (ALIAE), mise en service le 4 novembre 2022 ;
- Le péage en flux libre sur A13/A14 (SAPN), qui sera mis en service en 2024 ;
- Le péage en flux libre sur le réseau Nord d'AREA (A43, A48, A49, A41 nord), qui sera mis en service en 2029.

Les bilans de ces expériences sont couverts par le secret des affaires, mais dans l'ensemble le fonctionnement est satisfaisant et le taux de fraude est très limité. La quasi-totalité des poids lourds et notamment ceux en transit sont équipés du système de paiement à distance.

22. Revoir le dessin des échangeurs de l'Etoile et de Sainte-Agathe

Le tracé des échangeurs de l'Etoile et de Sainte-Agathe a fait l'objet de nombreuses remarques lors de la concertation publique locale.

Le maître d'ouvrage s'engage à revoir la configuration des deux échangeurs afin d'assurer une liaison avec le réseau local et une continuité entre la VR52 et l'A31 Bis au sud.

23. Présenter le tracé des éventuels murs anti-bruit

L'installation de protections phoniques relève d'une réglementation très précise qui a été présentée lors de la réunion publique de Bertrange le 28 janvier 2023. Des modélisations du bruit futur, construites à partir de relevés de mesures en situation actuelle et tenant compte de l'évolution prévue des trafics à long terme, sont aussi produites par la DREAL.

Elles feront partie intégrante de l'étude d'impact. Les bâtiments pour lesquels les seuils maximaux de bruit définis par la réglementation pour les infrastructures neuves ou pour les modifications significatives des infrastructures existantes sont dépassés devront faire l'objet de protections acoustiques, dont la définition précise des caractéristiques interviendra aux stades d'études ultérieures.

24. Présenter l'esquisse du chantier dans son calendrier et dans ses modalités / Proposer un suivi du chantier par les riverains

Le maître d'ouvrage s'engage à présenter l'organisation du chantier une fois le concessionnaire autoroutier retenu. Les modalités des travaux font en effet pleinement partie des obligations qui porteront sur le concessionnaire.

Un suivi du chantier par un collectif de riverains pourra être envisagé.

25. Etablir un point zéro des pollutions et leur effet sur la santé

Les modélisations de la qualité de l'air reposent sur l'identification d'un « point zéro » appelé « pollution de fond ». Cette valeur correspond à la pollution de l'aire d'étude sans impact du trafic automobile. Cette pollution de fond est ensuite considérée comme constante dans le cadre des modélisations qui ont pour but d'identifier les impacts véritablement liés au projet. Cet aspect a été présenté en détails lors de la réunion publique de Bertrange le 28 janvier 2023.

L'étude d'impact présentera un état initial de l'aire d'étude, comprenant notamment une caractérisation de la pollution de l'air dans la situation actuelle, avant mise en œuvre du projet. Cet état initial s'appuie notamment sur une campagne de mesures pour plusieurs polluants caractéristiques et en plusieurs points choisis pour permettre d'apprécier correctement à terme les impacts du projet routier.

26. Proposer une modélisation de la qualité de l'air

Les modélisations de la qualité de l'air ont été présentées lors de la réunion publique de Bertrange le 28 janvier 2023.

Les modélisations tenant compte de la situation actuelle et des trafics futurs seront intégrées dans l'étude d'impact afin de déterminer précisément l'évolution de la qualité de l'air.

Le cas échéant, ces études seront menées conformément à la note technique du 22 février 2019 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières et son guide méthodologique d'application⁴. Des études spécifiques seront le cas échéant conduites pour évaluer la qualité de l'air aux abords immédiats des entrées et sorties de tunnel.

Outre la modélisation de la qualité de l'air, l'étude d'impact comportera ainsi également une évaluation des risques sanitaires.



Annexes

Disponibles en version électronique sur www.a31bis.fr

Disponibles en format papier sur simple demande adressée à la DREAL Grand Est.

- Décision ministérielle
- Bilan des garants
- Présentations diffusées lors des réunions publiques
- Dossier de concertation
- Synthèse du dossier de concertation
- Cahiers d'acteurs (voir liste à la page 18 du présent document)

⁴ Note publiée par ministre de la transition écologique et solidaire et la ministre des Solidarités et de la Santé <https://www.legifrance.gouv.fr/circulaire/id/44436>



**PRÉFET
DE LA MOSELLE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*