



**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**

BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE RELATIVE À LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME

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

Décembre 2024

Sommaire

PRÉAMBULE	3
PARTIE 1 / RAPPEL DE LA PROCÉDURE DE MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME	4
1.1 CONTEXTE	5
1.2 LA PROCÉDURE DE MISE EN COMPATIBILITÉ	7
1.3 LES DOCUMENTS D'URBANISME CONCERNÉS	7
1.4 LES PRINCIPALES ADAPTATIONS PROPOSÉES	8
PARTIE 2 / RETOUR SUR L'ORGANISATION DE LA CONCERTATION	10
2.1 LES OUTILS D'ANNONCE ET D'INFORMATION	11
2.2 LES MODALITÉS DE DIALOGUE ET DE CONTRIBUTION	14
2.3 RETOUR SUR LA CONCERTATION EN CHIFFRES	16
PARTIE 3 / LES OBSERVATIONS DU PUBLIC SUR LA MECDU ET LES RÉPONSES APPORTÉES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE	17
3.1 ZOUFFTGEN	18
3.2 ENTRANGE	18
3.3 THIONVILLE	19
3.4 TERVILLE	19
3.5 FLORANGE	20
3.6 FAMECK	21
3.7 RICHEMONT	21
3.8 UN MANQUE DE COMMUNICATION SUR LA CONCERTATION MECDU SOULIGNÉ	22
PARTIE 4 / LES ENSEIGNEMENTS DU MAÎTRE D'OUVRAGE À L'ISSUE DE LA CONCERTATION	23
ANNEXES	26

PRÉAMBULE

Le projet A31bis est un projet d'aménagement autoroutier porté par l'État. Il constitue l'une des réponses aux enjeux de mobilité sur le sillon lorrain, artère centrale de cette armature urbaine de la région Grand Est. En effet, l'A31, infrastructure de transport la plus utilisée dans ce secteur, connaît des conditions de circulation dégradées du fait de l'importance de la circulation routière. Parallèlement, les besoins de déplacements ne cessent d'augmenter le long du sillon lorrain et les projections montrent que cette tendance va s'accroître. Cette situation se traduit par des embouteillages, notamment le matin dans le sens sud-nord, et le soir dans le sens nord-sud.

Le projet A31bis s'inscrit ainsi dans une démarche complémentaire aux projets ferroviaires et fluviaux et aux initiatives pour développer le covoiturage et les autres modes de transport en commun.

Après plusieurs phases de dialogue (débat public en 2015, concertation préalable en 2018-2019, concertation préalable sur le secteur nord en 2022-2023), une nouvelle phase de concertation s'est tenue du 3 septembre au 1^{er} octobre 2024 sur le secteur Nord du projet A31bis (de Richemont jusqu'à la frontière Luxembourgeoise) afin d'informer et recueillir l'avis du public sur les projets de mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) nécessaires à la réalisation du projet.

Le présent document a pour objectif de présenter le bilan de cette concertation. Le document rappelle d'abord ce qu'est la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Il revient ensuite sur le déroulement de la concertation et propose une analyse quantitative et qualitative de la participation du public. Les enseignements de l'État, maître d'ouvrage du projet, tirés des échanges avec le public sont enfin présentés.

PARTIE 1

RAPPEL DE LA PROCÉDURE DE MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME

1.1 CONTEXTE

L'étude du projet autoroutier A31bis a commencé au début des années 2010.

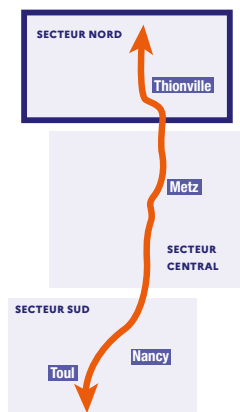
Les parties d'aménagement étudiées ont fait l'objet de plusieurs phases d'information et de dialogue avec le public :

- Le débat public organisé par la Commission nationale du débat public (CNDP) du 15 avril au 30 septembre 2015 ;
- La concertation préalable qui s'est tenue du 13 novembre 2018 au 11 mars 2019, sous l'égide d'un garant désigné par la CNDP ;
- La concertation publique spécifique au secteur nord du projet qui s'est tenue du 21 novembre 2022 au 3 février 2023, sous l'égide de deux garants désignés par la CNDP.

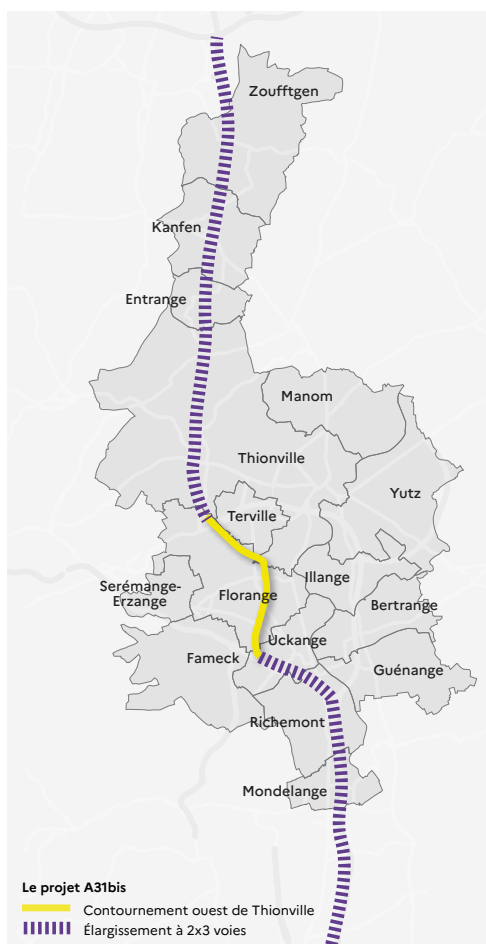
À la suite des différentes périodes d'échange, le gouvernement a validé la poursuite du projet tout en retenant une décomposition du projet en trois secteurs :

- Le secteur Nord, sur la section de l'A31, de la frontière luxembourgeoise à l'échangeur A30/A31 de Richemont où le principe du recours à la concession a été retenu ;
- Le secteur Centre comprenant l'échangeur d'Hauconcourt et la section de l'A31 comprise entre le diffuseur d'Augny et celui de Bouxières-aux-Dames ;
- Le secteur Sud, du péage de Gye au sud de Toul au diffuseur de Bouxières-aux-Dames, couvrant la traversée de l'agglomération de Nancy.

Les 3 secteurs du projet A31Bis



Le tracé dans le secteur nord



En application de la commande ministérielle du 18 juin 2019, les études préalables à la déclaration d'utilité publique (DUP) sont engagées depuis 2020 sur le secteur Nord.

Concernant ce secteur, la décision du 5 janvier 2024 prise à la suite de la dernière concertation publique fixe les grands principes de l'aménagement autoroutier. Notamment, c'est la variante de tracé F4 comprenant un tunnel profond qui est retenue pour le tracé neuf du contournement Ouest de Thionville.

La décision prévoit également que le projet fasse l'objet d'une démarche d'amélioration environnementale continue. Elle a aussi confirmé la mise en place de voies réservées aux transports en commun sur l'espace dédié à la bande d'arrêt d'urgence, en complément de l'élargissement de l'autoroute à 2x3 voies entre Thionville et la frontière luxembourgeoise. Sur cette même section, il a été demandé que soient étudiées l'opportunité et les conditions de réalisation d'une expérimentation d'une voie dédiée au covoiturage.

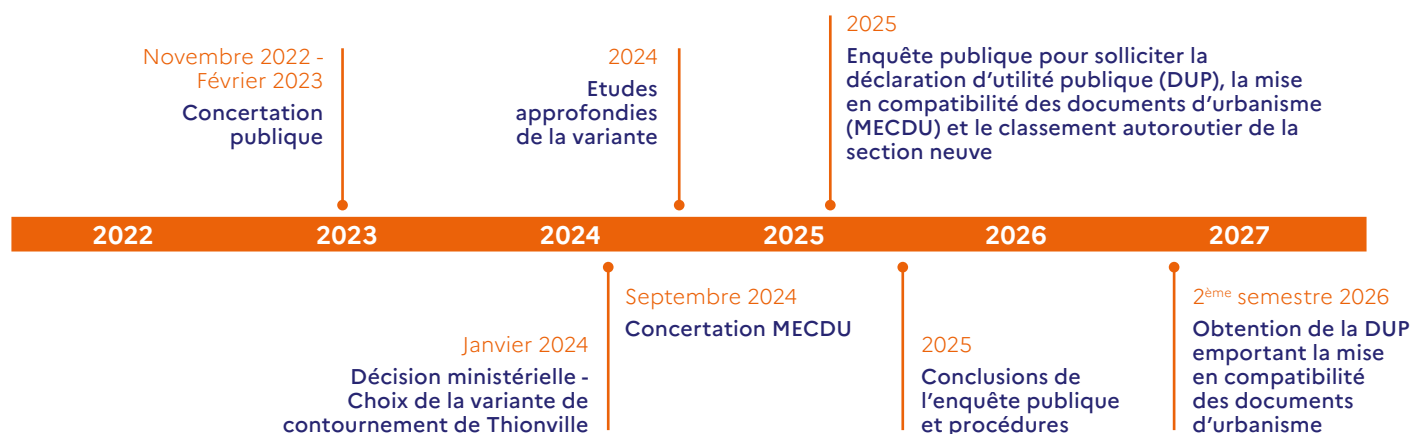
Le schéma ci-contre présente les principes d'aménagement retenus pour le secteur Nord du projet A31bis, objet de la présente concertation publique.

La réalisation du secteur Nord du projet A31bis nécessite la mise en compatibilité de certains documents d'urbanisme en vigueur. Lorsqu'une DUP est nécessaire et que le projet n'est pas compatible avec des documents d'urbanisme existants, l'enquête publique sur le projet porte à la fois sur la DUP et sur la mise en compatibilité de ces documents. **Une enquête publique unique sera organisée en 2025 pour obtenir la DUP, la MECDU mais aussi le classement en autoroute de la section nouvelle contournant Thionville.**

Avant la tenue de cette enquête publique unique, conformément à l'article L.103-2 du code de l'urbanisme, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme sur le secteur Nord du projet A31bis doit faire l'objet d'une concertation.

Le présent document expose le bilan que l'Etat retire de cette concertation qui s'est tenue du 3 septembre au 1^{er} octobre 2024.

Calendrier prévisionnel du projet dans le secteur nord



1.2 LA PROCÉDURE DE MISE EN COMPATIBILITÉ

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) est une procédure encadrée par le code de l'urbanisme. Elle vise à **adapter ou à actualiser certaines dispositions des documents d'urbanisme pour qu'ils soient rendus compatibles avec la réalisation du projet A31bis** tel qu'il est défini aujourd'hui.

Cette mise en compatibilité respecte plusieurs principes :

- Elle s'inscrit dans le respect des orientations générales d'un développement durable du territoire, telles que définies par les collectivités locales ;
- Elle est strictement limitée aux seuls besoins du projet A31bis : les adaptations sont strictement nécessaires à la réalisation du projet et ne portent que sur les dispositions incompatibles avec ce dernier ;
- Elle n'intervient que sur le périmètre géographique du projet A31bis : elle ne peut adapter aucune disposition en dehors de ce périmètre ou relevant d'une opération d'un autre maître d'ouvrage.

1.3 LES DOCUMENTS D'URBANISME CONCERNÉS

La procédure de mise en compatibilité porte sur sept documents d'urbanisme : les plans locaux d'urbanismes (PLU) des communes de Zoufftgen, Entringe, Thionville, Terville, Florange, Fameck et Richemont.

Pour rappel, un PLU est un document réglementaire et public, qui définit les règles de construction et d'occupation du territoire (naturel, bâti, etc.). Ces règles répondent à de grandes orientations souhaitées par la collectivité pour son territoire, qui sont précisées dans le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) et les orientations d'aménagement et de programmation (OAP).

Le PLU comporte plusieurs documents :

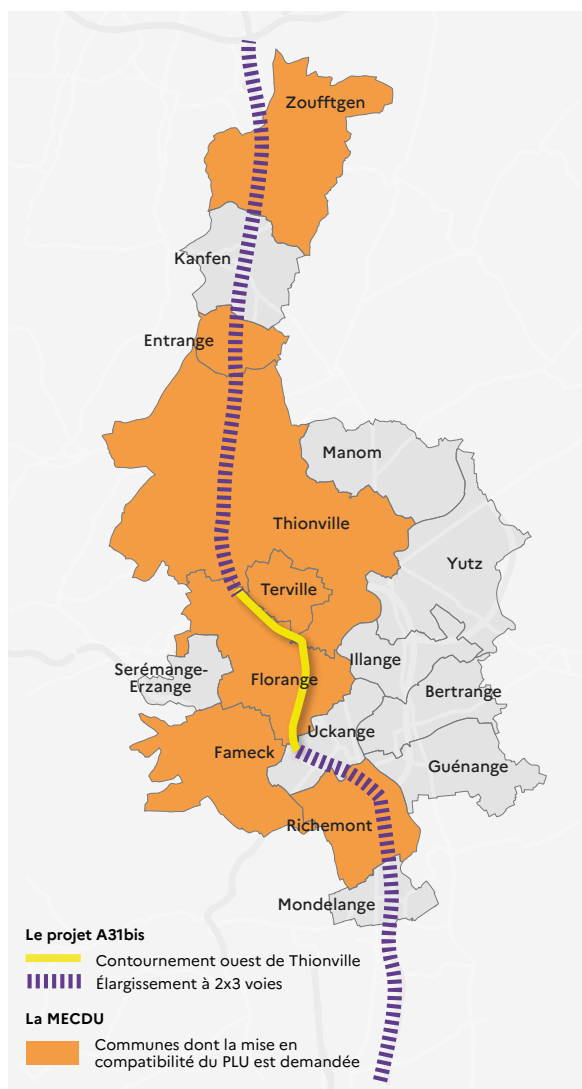
- Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) ;
- Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) ;
- Un règlement graphique (appelé plan de zonage), qui comprend 4 types de zones : les zones urbanisées, les zones à urbaniser, les zones naturelles et les zones agricoles ;
- Un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

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

Notons que le secteur Nord du projet A31bis concerne 12 communes, mais le PLU de seulement 7 d'entre elles n'est pas compatible avec l'opération autoroutière. Les autres communes concernées par le projet mais dont le PLU est compatible avec ce dernier sont : Kanfen, Uckange, Bertrange, Guénange et Mondelange.

De plus, le schéma de cohérence territoriale (SCOT) de l'agglomération messine est bien compatible avec le projet. Le SCOT de l'agglomération de Thionville a lui été annulé en 2023 et n'est donc pas opposable actuellement.

Communes concernées par la MECDU



1.4 LES PRINCIPALES ADAPTATIONS PROPOSÉES

Dans le cadre de la MECDU, deux grands types d'adaptations des documents d'urbanisme sont envisagées :

- **Les adaptations des plans de zonage :** Les plans de zonage de certains PLU ne sont pas complètement adaptés au projet A31bis tel qu'il est prévu aujourd'hui et ne permettent pas la construction de certains ouvrages du projet.
- **Les adaptations de règlements :** les règlements de plusieurs zones dans les PLU doivent être adaptés pour permettre la réalisation du projet A31bis.

Les principales adaptations envisagées dans les PLU de chaque commune sont les suivantes.

PLU de Zoufftgen

- Les modifications du plan de zonage visent à déclasser les espaces boisés situés dans le fuseau de DUP et d'interdire toute construction dans une bande de 100 mètres de chaque côté de l'autoroute, en dehors des espaces urbanisés, afin d'élargir l'autoroute actuelle et d'y réaliser des mesures de compensation des impacts environnementaux résiduels du projet.
- La modification du règlement de la zone naturelle est nécessaire afin d'y autoriser les travaux, ouvrages et aménagements associés au projet A31bis, notamment l'élargissement de la plateforme de l'autoroute A31.

PLU d'Entringe

- Le plan de zonage doit être modifié afin de retirer les éléments végétaux à protéger qui se trouvent sur le fuseau DUP pour permettre l'élargissement de la plateforme de l'autoroute A31.
- La modification du règlement de la zone naturelle est nécessaire en vue des travaux, afin d'y autoriser le drainage, l'exhaussement ou le remblai pour les infrastructures routières déclarées d'utilité publique.

PLU de Thionville

- Le plan de zonage doit être modifié pour retirer les espaces boisés classés se trouvant dans le fuseau de DUP afin d'élargir l'autoroute actuelle et de réaliser des mesures de restauration de continuités écologiques.

PLU de Terville

- La modification du plan de zonage vise à retirer les espaces boisés classés se trouvant dans le fuseau de DUP afin de prévoir un espace permettant d'aménager une bretelle de sortie de l'autoroute actuelle et de réaliser des aménagements de compensation des impacts résiduels du projet sur l'environnement.

PLU de Florange

- Le plan de zonage doit être modifié afin de retirer les éléments de paysage à protéger se trouvant dans le fuseau DUP afin d'aménager la section neuve créée dans le cadre du secteur Nord du projet A31bis qui comprend notamment une section souterraine d'environ 2,6 km.
- La modification du règlement écrit est nécessaire pour l'aménagement en tunnel profond de la section neuve afin d'autoriser dans le fuseau de DUP les infrastructures, ouvrages et déblais/remblais dans les zones urbaines et la réalisation, sous conditions, d'opérations en zone humide.
- La suppression de l'emplacement réservé qui est situé en dehors du fuseau de DUP est également proposée.

PLU de Fameck

- La modification du règlement écrit est nécessaire afin d'autoriser la réalisation, sous conditions, d'opérations en zones humides situées dans le fuseau de DUP du projet afin d'aménager le futur échangeur entre l'autoroute A30 et la section neuve créée dans le cadre du projet ainsi que pour permettre des aménagements de compensation des impacts environnementaux résiduels du projet.

PLU de Richemont

- Le plan de zonage doit être modifié pour réaliser, si nécessaire, des aménagements sur l'échangeur afin de retirer les éléments du paysage à protéger se trouvant dans le fuseau de DUP.
- La modification du règlement écrit vise à autoriser la réalisation, sous conditions, d'opérations en zones humides.

PARTIE 2

RETOUR SUR L'ORGANISATION DE LA CONCERTATION

Le projet de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a fait l'objet d'une concertation publique au titre de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme.

Cette concertation a eu pour objectifs de :

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

Cette concertation a porté uniquement sur les modifications des documents d'urbanisme nécessaires pour la réalisation du secteur Nord du projet A31bis. Elle n'a pas pour vocation de discuter de l'opportunité du projet qui a déjà fait l'objet d'un débat public en 2015 et d'une concertation préalable en 2018-2019, ni du choix du tracé sur le secteur Nord qui a déjà fait l'objet d'une concertation en 2022-2023.

Par ailleurs, elle n'a pas vocation à proposer des modifications des documents d'urbanisme qui ne seraient pas nécessaires à la réalisation du projet A31bis. Cette concertation s'ajoute à l'ensemble de celles menées au titre du code de l'environnement sur le projet (débat public, concertations publiques) dans les conditions prévues par le L.121-16-1 du code de l'environnement.

2.1 LES OUTILS D'ANNONCE ET D'INFORMATION

L'arrêté préfectoral, publications légales

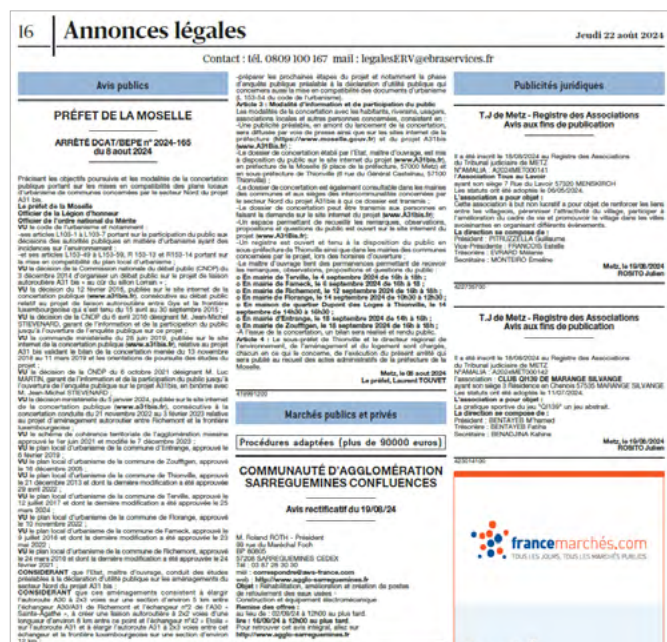
Un arrêté préfectoral définissant les modalités de la concertation a été publié le jeudi 22 août 2024. Il a été transmis ce même jour à l'ensemble des communes concernées par le projet A31bis sur le secteur Nord : Bertrange, Entringe, Fameck, Florange, Terville, Thionville, Richemont, Mondelange, Guénange, Kanfen, Uckange et Zoufftgen. Il a également été transmis à la Région Grand Est, au Département de la Moselle, à la Communauté d'agglomération Porte de France – Thionville, à la Communauté d'agglomération du Val de Fensch, à la Communauté de communes des Rives de Moselle, au SCoT Thionville et au SCoT de Metz.

En complément, une annonce légale a été publiée dans les journaux La Semaine et Le Républicain Lorrain, le 22 août.

Arrêté préfectoral



Publication de l'arrêté dans Le Républicain Lorrain



Le dossier de concertation

Le dossier de concertation, comprenant 16 pages, décrivait :

- La concertation et ses modalités ;
- La procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;
- Les orientations retenues pour la mise en compatibilité des sept documents d'urbanisme en vigueur et un aperçu de leurs incidences potentielles sur l'environnement.

Le dossier de concertation



Il a été mis en ligne le 20 août 2024 sur le site internet dédié au projet :

<https://www.a31bis.fr/fr/>

Le dossier de concertation a également été imprimé et distribué la semaine du 26 août dans les mairies des 12 communes concernées par le projet A31bis sur le secteur Nord : Bertrange, Entringe, Fameck, Florange, Terville, Thionville, Richemont, Mondelange, Guénange, Kanfen, Uckange et Zoufftgen. Le dossier a également été distribué à la Région Grand Est, au Département de Moselle, à la Communauté d'agglomération Porte de France – Thionville, à la Communauté d'agglomération du Val de Fensch, à la Communauté de communes des Rives de Moselle, au SCoT Thionville et au SCoT de Metz.

Le dossier de concertation a aussi été remis aux personnes qui sont venues aux permanences de la concertation. Au total, près de 630 exemplaires ont été imprimés et distribués. Le dossier pouvait également être transmis par voie postale à toute personne en faisant la demande sur le site internet du projet, dans l'espace de contribution mais aucun participant n'en a formulé la demande.

Le site internet

Le 20 août 2024, une version actualisée du site internet du projet a été mise en ligne :

<https://www.a31bis.fr/fr/>

L'ouverture de la concertation et ses modalités ont été annoncées sur le site internet du projet par une actualité postée le 20 août également.

La rubrique « Focus sur le secteur Nord » a été enrichie avec une page dédiée à la concertation MECDU afin d'y expliquer la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme, ses objectifs, son périmètre d'application, ainsi que les modalités d'information et de participation. Elle permettait notamment d'accéder à plusieurs documents d'information sur la concertation dont :

Aperçu de la page dédiée à la concertation MECDU sur le site internet



- Le dossier de concertation MECDU ;
- Le communiqué de presse ;
- L'arrêté préfectoral.

Les comptes des réseaux sociaux

Quatre publications ont été réalisées sur les comptes des réseaux sociaux du projet A31bis (Facebook, X et Instagram), à des dates différentes : le 20 août, le 3 septembre, le 16 septembre et le 2 octobre. Ces publications ont permis d'annoncer l'organisation de la concertation et ses dates d'ouverture et de clôture, et de rappeler les modalités de participation et de contribution, en particulier les dates et lieux des permanences du maître d'ouvrage.

Exemple post sur Instagram



Exemple post sur Facebook



Aperçu du communiqué de presse



Le communiqué de presse

Un communiqué de presse a été publié le 20 août 2024 par la préfecture de la Moselle et sur le site internet du projet.

Les retombées presse

La concertation a fait l'objet de plusieurs articles dans la presse locale :

- Article de France Bleu Lorraine le 4 septembre : <https://www.francebleu.fr/infos/transports/projet-d-a31-bis-une-nouvelle-concertation-publique-commence-mais-pour-quoi-faire-1392195>
- Article La Semaine le 20 août : <https://www.lasemaine.fr/frontaliers/projet-dautoroute-a31bis-en-lorraine-les-habitants-ont-la-parole/>
- Reportage de France 3 Lorraine diffusé le 18 septembre 2024
- Article de Virgule le 20 août : <https://www.virgule.lu/granderegion/a31bis-lancement-d-une-concertation-publique-en-septembre/18047467.html>
- Article de Moselle-Nord.info le 20 août : <https://moselle-nord.info/a31bis-moselle-concertation-publique-lancee-secteur-nord-2024-212339-2024-60848>
- Article dans La Gazette le 21 août : <https://www.lagazettefrance.fr/article/nouvelle-etape-dans-le-projet-d-autoroute-a31bis>
- Article du Quotidien Luxembourg le 21 août : <https://lequotidien.lu/a-la-une/une-nouvelle-concertation-pour-la31-bis-lancee-en-septembre/>
- Article de RTL Luxembourg le 21 août : <https://infos.rtl.lu/actu/frontieres/a/2224693.html>
- Article de RTL Luxembourg le 10 septembre : <https://infos.rtl.lu/actu/frontieres/a/2226655.html>

Les encarts presse

Deux encarts presse, à deux dates différentes, ont été publiés dans les journaux Le Républicain Lorrain et La Semaine. Le premier a été publié le 22 août 2024 pour annoncer la tenue d'une concertation MECDU à partir de septembre et en précisant les modalités de participation. Le second a été publié le 29 août pour rappeler les modalités de la participation, notamment les dates des permanences du maître d'ouvrage.

Premier encart publié le 22 août dans les deux journaux

Deuxième encart publié le 29 août dans les deux journaux



2.2 LES MODALITÉS DE DIALOGUE ET DE CONTRIBUTION

La plateforme de participation en ligne sur le site internet

Une plateforme de contribution a été ouverte le 3 septembre, début de la concertation, sur le site internet du projet afin de permettre au public de déposer un avis ou de poser une question sur les adaptations envisagées dans les documents d'urbanisme des sept communes concernées. Cette plateforme a été fermée le 1^{er} octobre, dernier jour de la concertation.

Page dédiée à la plateforme de contribution sur le site internet A31bis

Participez en ligne à la concertation MECDU (3 septembre - 1er octobre 2024)

A partir du 3 septembre et jusqu'au 1er octobre 2024, vous pouvez contribuer en ligne à la concertation relative à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) sur le secteur Nord du projet A31bis.

Vous pouvez aussi utiliser le formulaire pour donner votre avis ou poser une question. Le maître d'ouvrage répondra aux questions dans les meilleurs délais.

Vos contributions ne sont pas instantanément publiées : elles font l'objet d'une modération a priori, conformément à la [charte de modération](#) en vigueur sur ce site.

En savoir plus sur cette concertation →

Tous les sujets Tous les types

Deposer un avis ou poser une question

Couverture des registres papiers



Les registres papiers

Un registre papier a été mis à disposition du public à la préfecture de Moselle et dans les mairies des 12 communes du secteur Nord du projet A31bis : Zoufftgen, Entringe, Thionville, Terville, Florange, Fameck, Richemont, Mondelange, Bertrange, Guénange, Uckange et Kanfen. Ces registres ont permis à toute personne souhaitant déposer un avis ou poser une question par écrit sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de le faire en se rendant en mairie.

Les permanences

Le maître d'ouvrage a décidé d'organiser des permanences dans les sept communes du secteur Nord concernées par la mise en compatibilité des documents d'urbanisme :

- Le mercredi 4 septembre de 16h à 18h en mairie de Terville ;
- Le vendredi 6 septembre de 16h à 18h en mairie de Fameck ;
- Le jeudi 12 septembre de 16h à 18h en mairie de Richemont ;
- Le samedi 14 septembre de 10h30 à 12h30 en mairie de Florange ;
- Le samedi 14 septembre de 14h30 à 16h30 à la maison de quartier Dupont des Loges à Thionville ;
- Le mercredi 18 septembre de 14h à 16h en mairie d'Entringe ;
- Le mercredi 18 septembre de 16h30 à 18h30 en mairie de Zoufftgen.

Permanence à Thionville



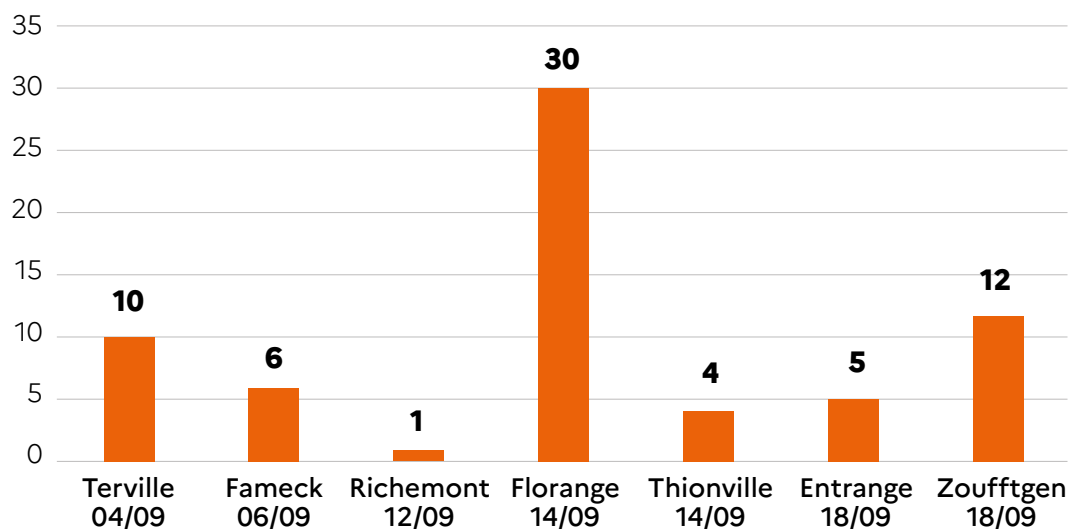
Permanence à Florange



2.3 RETOUR SUR LA CONCERTATION EN CHIFFRES

Au total, **68 personnes ont participé aux permanences** organisées dans les sept communes du secteur Nord concernées par la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Nombre de participants à chaque permanence



35 contributions (19 avis et 16 questions) ont été déposées sur le site internet du projet et 14 sur les registres papiers, soit 49 au total. Sur les 49 contributions, **4 concernaient l'objet de la concertation MECDU.**

PARTIE 3

LES OBSERVATIONS DU
PUBLIC SUR LA MECDU
ET LES RÉPONSES
APPORTÉES PAR LE
MAÎTRE D'OUVRAGE

Cette partie comprend uniquement les contributions et les réponses du maître d'ouvrage relatives à l'objet de la concertation, soit celles portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des sept communes concernées sur le secteur Nord.

Les contributions ont été regroupées par commune pour faciliter la lecture.

3.1 ZOUFFTGEN

Des explications souhaitées sur le besoin de retirer plusieurs hectares d'espaces boisés classés et une opposition à l'artificialisation des terres nécessaires à la réalisation du projet

Les contributions déposées sur la commune de Zoufftgen ont mis en avant la nécessité de préserver les terres naturelles et agricoles. La modification du plan de zonage du PLU de la commune a suscité des réactions, notamment en raison du déclassement de plusieurs hectares d'espaces boisés au nord de la commune, au niveau de la frontière luxembourgeoise. Plusieurs participants ont questionné la nécessité de défricher cette zone naturelle et boisée.

De plus, certains contributeurs se sont opposés à l'artificialisation des terres agricoles nécessaires au projet. En effet, la consommation foncière du projet et ses impacts sur l'activité agricole ont été discutés.

Extraits des échanges lors de la permanence à Zoufftgen :

« L'emprise foncière juste à la frontière est énorme ! »

« Comment les agriculteurs seront-ils compensés par toute cette emprise foncière ? »

APPORTS DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le maître d'ouvrage a expliqué que le fuseau de DUP est par principe bien plus large que le futur aménagement qui consiste à élargir la plateforme autoroutière de quelques mètres au droit de la commune de Zoufftgen. Le déclassement des espaces boisés n'implique pas de défrichements au-delà de ce qui est indispensable pour le projet. Par ailleurs, l'extension de la zone concernée par le déclassement des espaces boisés vise à permettre la mise en place de mesures de compensation environnementale qui n'impliquent pas de déboisements.

3.2 ENTRANGE

Des critiques relatives à la consommation foncière nécessaire à la réalisation du projet

Lors de la permanence organisée à la mairie d'Entringe, la consommation foncière du projet, représentée par le fuseau de la DUP, a fait l'objet de critiques par plusieurs participants.

APPORTS DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le maître d'ouvrage a expliqué que le fuseau de DUP est par principe plus large que le futur aménagement qui consiste à élargir la plateforme autoroutière de quelques mètres au droit de la commune d'Entringe. L'artificialisation des sols induite par le projet sera limitée au strict nécessaire pour l'aménagement du projet et notamment pour l'élargissement à 2x3 voies de l'autoroute au droit de la commune d'Entringe.

3.3 THIONVILLE

Pas de questions ou d'avis sur l'objet de la concertation MECDU, que ce soit lors des permanences, sur la plateforme de contribution en ligne ou dans les registres papiers disponibles en mairies.

3.4 TERVILLE

Des incompréhensions sur les adaptations envisagées dans le plan de zonage du PLU de la commune

Les modifications du plan de zonage du PLU de la commune de Terville ont suscité des réactions, notamment en raison du déclassement de plusieurs hectares d'espaces boisés au nord de l'A31. Des questions ont également été soulevées concernant la nécessité de défricher une zone naturelle fréquentée par la population. Un contributeur a déclaré « avoir pris conscience pour la première fois de l'emprise du tronçon entre la sortie Nord du tunnel et le diffuseur 42 » (Q-30 sur le site internet). Lors de la permanence organisée en mairie de Terville, des plans du tronçon ont été demandés par les participants afin de mieux comprendre les raisons justifiant le déclassement de la forêt communale.

De plus, un participant a exprimé son incompréhension face à l'une des modifications du plan de zonage du PLU, qui vise à interdire les constructions dans une bande de 100 mètres de chaque côté de l'autoroute. En réaction à ce changement dans le PLU de Terville, un contributeur a demandé quelle distance doit être respectée par rapport aux lotissements à Florange, étant donné qu'à Terville la nouvelle voie autoroutière sera située sur des terres agricoles. Il a également souhaité obtenir des précisions sur les règles en vigueur dans la commune d'Uckange.

Enfin, lors de la permanence, des questions ont porté sur l'impact paysager du projet sur la commune et le parc de Bétange, en particulier en raison de l'aménagement d'une bretelle de sortie de l'autoroute actuelle.

Extraits des contributions rédigées sur le registre et le site internet :

« Quel scandale : 10 ha de forêt qui seraient détruits, même si on nous promet « seulement » 3 ha déboisés » (registre de Terville) ;

« Pour plus de précisions, j'ai demandé que soit présenté aux Tervillois présents, les plans, mêmes sommaires, de ce tronçon afin de se rendre compte de la nécessité d'amputer la forêt communale ! » (Q-30 sur le site internet) ;

« Sur TERVILLE sachant que cette nouvelle voie autoroutière se situe en terres agricoles sur FLORANGE quelle est la distance à respecter par rapport aux lotissements ? » (Q-33 sur le site internet)

« Quelles règles vont être appliquées à ce secteur et plus particulièrement le secteur de la commune d'UCKANGE ? » (Q-33 sur le site internet)

APPORTS DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le maître d'ouvrage a expliqué que le déclassement des espaces boisés ne nécessite pas de défrichements au-delà de ce qui est indispensable pour le projet. Le maître d'ouvrage a précisé que les surfaces concernées sur cette zone sont plus importantes aujourd'hui, suite à la concertation préalable sur le secteur Nord qui s'est tenue en 2022-2023, en raison de l'ajout de nouvelles bretelles pour la desserte locale dans le cadre du futur raccordement entre la nouvelle section et l'autoroute actuelle, au niveau de l'actuel diffuseur de l'Etoile (futur Nœud Nord).

Par ailleurs, le maître d'ouvrage a précisé, qu'en amont de l'enquête publique, une réunion publique sera organisée pour une première présentation des études menées se rapportant aux impacts du projet. Elle sera l'occasion de présenter des plans plus précis du tronçon afin de répondre aux interrogations soulevées. Le maître d'ouvrage a rappelé que des mesures seront mises en place afin de limiter l'impact paysager et les nuisances vis-à-vis des habitations et du parc de Bétange. De plus, l'État a en effet veillé à ajouter, quand ces mentions n'étaient pas présentes, l'interdiction de construction de bâtiments d'habitations à la distance édictée par les articles L111-6 et 7 du code de l'urbanisme par rapport à l'autoroute. Concernant Uckange, le PLU de la commune est bien compatible avec l'élargissement de l'autoroute à 2x3 voies contre 2x2 voies aujourd'hui.

Les interrogations précises des riverains sur le tracé de l'autoroute ont amené le maître d'ouvrage à renforcer son dispositif d'information lors des 6 permanences suivantes. Des schémas plus précis des aménagements ont été présentés au public afin d'assurer le meilleur niveau d'information possible sur le projet, au-delà du strict objet de la concertation sur la MECDU.

3.5 FLORANGE

Des interrogations sur le déclassement des espaces boisés et ses impacts

Une question a été soulevée concernant l'ampleur possible du défrichement au nord du parc de Bétange, en lien avec la demande de déclassement des éléments paysagers à protéger dans cette zone. L'impact de l'autoroute, tant sur le paysage que sur les nuisances touchant le parc de Bétange et les habitations, a également suscité des interrogations. De plus, un contributeur s'est interrogé sur le responsable du suivi du cahier des charges établi par l'État, exprimant des doutes quant à la capacité du futur concessionnaire à respecter les exigences si celui-ci pouvait, selon lui, « faire ce qu'il veut, y compris réduire certains aspects pour rentrer plus rapidement dans son budget ». Il considère également que bien que des compensations aient été promises, celles-ci ne seront « jamais à la hauteur » des dommages causés.

Extraits des contributions rédigées sur le site internet

« Qui sera le garant du cahier des charges que l'État aura arrêté si le concessionnaire peut finalement faire ce qu'il veut, y compris faire quelques rabots de tous ordres pour rentrer plus rapidement dans son budget ? » (Q-31 sur le site internet)

« Certaines compensations sont prévues – au moins partiellement – nous dit-on, mais ne seront jamais à la hauteur ni même pourront gommer le mal que nous aurons fait » (Q-31 sur le site internet)

APPORTS DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le maître d'ouvrage a précisé que les éléments végétaux à protéger, situés au nord du parc de Bétange et dont il demande le déclassement, se trouvent bien au nord de la route départementale n°13, et que la bande DUP n'empiète pas sur le parc de Bétange. Il a également été rappelé que le tracé actuel du tunnel n'affecte pas l'allée des Marronniers du parc de Bétange.

Concernant le suivi du cahier des charges, le maître d'ouvrage a rappelé que des études préalables à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet sont actuellement conduites. Ces dernières permettront d'établir le programme précis de l'opération. À la suite de l'enquête publique et en fonction des conclusions de cette dernière, l'État ouvrira une nouvelle phase d'études et constituera le dossier des engagements de l'État dans le cadre de cette opération. Ces engagements comprendront notamment des réponses aux éventuelles réserves émises par la commission d'enquête dans le cadre de l'enquête publique. Si le projet est déclaré d'utilité publique, l'État organisera une procédure d'appel d'offres afin de désigner un opérateur concessionnaire qui sera chargé de poursuivre les études, de réaliser les travaux et d'exploiter l'autoroute. L'opérateur concessionnaire sera donc fermement lié à un contrat précis renvoyant strictement au décret de DUP et au dossier des engagements de l'État qui constitueront le programme de l'opération. Le concessionnaire ne pourra donc pas dévier du programme précis établi par l'État. Les compensations environnementales seront précisées ultérieurement au stade de la demande d'autorisation environnementale et seront ensuite prescrites, à l'issue d'une instruction technique, par un arrêté d'autorisation. Ces mesures de compensation visent un objectif d'absence de perte nette, voire de gain de biodiversité.

Des questions sur l'insertion du tunnel en milieu urbain

Plusieurs questions ont été soulevées concernant l'intégration du tunnel dans l'environnement urbain. Certains participants ont demandé si des indemnités seraient prévues pour les propriétaires de maisons situées à proximité des entrées du tunnel. La concertation a également permis au maire de Florange de rappeler au préfet sa position sur le placement des têtes de tunnel, afin de garantir une protection totale des habitations. Il a également souligné l'importance d'agir rapidement pour lever l'emplacement réservé sur des parcelles se trouvant en dehors du fuseau de la DUP.

APPORTS DU MAÎTRE D'OUVRAGE

La DREAL Grand Est a pu présenter des schémas du tracé de l'autoroute et du tunnel à travers une présentation plus précise, mettant en évidence l'emplacement des têtes de tunnel ainsi que les dispositifs de protection acoustique. Elle a également précisé que, l'inclusion des parcelles situées au-dessus du tunnel dans la zone de la DUP, visent à permettre l'acquisition des parties souterraines que traversera le tunnel.

3.6 FAMECK

Pas de questions ou d'avis sur l'objet de la concertation MECDU, que ce soit lors des permanences, sur la plateforme de contribution en ligne ou dans les registres papiers disponibles en mairies.

3.7 RICHEMONT

Une incompréhension sur la suppression d'éléments végétaux à protéger

La permanence organisée à la mairie de Richemont a mobilisé peu de participants. Les discussions se sont principalement concentrées sur l'aménagement final de la partie nord du projet A31bis, au niveau de la commune de Richemont, ainsi que sur les raisons justifiant la suppression des éléments végétaux à protéger autour de l'échangeur de Richemont.

APPORTS DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le maître d'ouvrage a expliqué que la suppression des éléments végétaux à protéger vise à permettre la réalisation, si nécessaire, d'aménagements sur l'échangeur de Richemont.

Une vigilance du SCoTAM sur la prise en compte des mesures ERC

Le Syndicat mixte du SCoT de l'Agglomération Messine (SCoTAM) a, dans sa contribution, rappelé que le projet A31bis est reconnu dans le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) comme visant à « améliorer les conditions de circulation et de sécurité sur l'A31 » et « constitue une opportunité pour engager des expérimentations de covoiturage et de transport collectif ». De plus, le SCoTAM a souligné la nécessité de veiller au respect du principe ERC (Éviter, Réduire, Compenser) lors des modifications inévitables touchant les zones agricoles, naturelles et humides, rappelant certains objectifs du DOO qui doivent être pris en compte (cf. contribution en annexe).

APPORTS DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les impacts sur les milieux agricoles et naturels (habitats, faune, flore, zones humides, cours d'eau, etc.) seront détaillés dans l'étude d'impact du projet A31bis qui sera rendue publique lors de l'enquête publique portant sur l'utilité publique du projet, le classement administratif des voies autoroutières créées et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme. La démarche « éviter, réduire, compenser » (ERC) sera appliquée dans le cadre du projet. Les impacts ont été, dans un premier temps, évités, en redéfinissant les caractéristiques du projet dès sa conception, pour éviter d'altérer des zones humides et des habitats dès que cela était possible. En complément, des mesures de réduction seront mises en place en phase travaux et des mesures compensatoires seront proposées pour les impacts résiduels, après application de mesures d'évitement et de réduction. Plusieurs sites de compensation ont d'ores et déjà été envisagés et sont prévus d'être intégrés dans le fuseau de DUP.

3.8 UN MANQUE DE COMMUNICATION SUR LA CONCERTATION MECDU SOULIGNÉ

Lors des permanences, certains participants ont déploré un manque de communication des services de l'État au sujet de la concertation MECDU. De plus, un contributeur a souligné un manque d'informations disponibles pour le public.

Extrait d'une contribution

« Comment peut-on organiser une réunion de « concertation » sans être en mesure d'apporter tous les éléments nécessaires au bon déroulement d'une « concertation » ? » (Q-18 sur le site internet).

APPORTS DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le maître d'ouvrage a rappelé que l'annonce de cette phase de concertation avait été relayée via des encarts publicitaires dans plusieurs journaux : l'hebdomadaire La Semaine et le quotidien Le Républicain Lorrain. Quatre publications, à des dates différentes, ont également été réalisées sur les réseaux sociaux du projet A31bis (Facebook, Instagram et X) afin d'annoncer la concertation, de rappeler les modalités d'information et de participation, notamment les dates des permanences, et inviter le public à participer. De plus, des rubriques spécifiques ont été ajoutées sur les sites internet du projet (<https://www.a31bis.fr/fr/>) et de la préfecture (<https://www.moselle.gouv.fr/>).

Enfin, le maître d'ouvrage a précisé qu'en amont de l'enquête publique, une réunion publique sera organisée pour une première présentation des études menées se rapportant aux impacts du projet. Elle sera l'occasion de présenter des plans plus précis du tronçon, afin de répondre aux interrogations soulevées.

PARTIE 4

LES ENSEIGNEMENTS
DU MAÎTRE D'OUVRAGE
À L'ISSUE DE LA
CONCERTATION

1. Poursuivre le dialogue sur le projet avec les acteurs du territoire, en particulier en se concertant avec les communes et les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) sur l'ajustement du fuseau de DUP.

Une collaboration étroite va se poursuivre avec les EPCI et les communes concernant l'ajustement précis du fuseau de DUP et la maîtrise des impacts sur les différentes communes concernées par le projet.

De plus, en amont de l'enquête publique, une nouvelle réunion publique de concertation sera organisée. Un dispositif d'annonce de cette réunion sera déployé sur le territoire.

L'enquête publique unique, organisée en 2025, sera également une nouvelle phase de participation qui permettra au public de donner son avis et poser des questions en s'appuyant sur le dossier d'enquête qui sera mis à disposition.

2. Préciser la justification des modifications des plans locaux d'urbanisme (PLU) au regard des aménagements prévus dans la suite de la procédure.

Plusieurs contributeurs ont souhaité avoir des précisions sur les raisons justifiant les modifications des plans locaux d'urbanisme (PLU) au regard des aménagements prévus dans la suite de la procédure. **La nature des aménagements qui amènent à modifier les PLU fera donc l'objet d'une justification plus précise dans le dossier d'enquête publique, notamment pour répondre aux enjeux soulevés lors de la concertation.**

Il convient de rappeler toutefois que les changements apportés aux plans de zonage des PLU sont indispensables pour permettre la réalisation du secteur Nord du projet A31bis. Cela implique le déclassement d'espaces boisés pour agrandir la plateforme autoroutière de quelques mètres. Le fuseau de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) est généralement plus large que l'aménagement définitif. Le déclassement de ces espaces boisés n'entraînera pas de défrichements au-delà de ce qui est strictement nécessaire pour le projet. Enfin, l'étendue de la zone concernée par ce déclassement s'explique également par la future mise en place de mesures de compensation environnementale ; ces dernières n'impliqueront pas de déboisements.

À ce stade du projet, les mesures de réduction et de compensation suivantes nécessitent une adaptation des PLU :

- Zoufftgen : mise en place d'îlots de sénescence¹ et création d'une mare forestière au niveau de la frontière à l'ouest de l'A31.
- Thionville : mise en place d'îlots de sénescence au nord de la commune de part et d'autre de l'A31
- Terville : mise en place d'îlots de sénescence au-delà des emprises de la future bretelle de desserte du réseau local.
- Florange : création de milieux boisés et de milieux ouverts.
- Fameck : création de milieux boisés, de milieux ouverts, de zones humides, restauration de milieux, reconversion en prairie humide, restauration de ripisylves et amélioration du corridor écologique à divers endroits à l'ouest du futur échangeur de Sainte-Agathe.
- Richemont : création de boisements alluviaux, de milieux humides, de milieux semi-ouverts prairiaux et de haies dans les zones identifiées au-delà des emprises de l'échangeur A30/A31 de Richemont.

¹ En forêt, un « îlot de sénescence » est une zone volontairement abandonnée à une évolution spontanée de la nature jusqu'à l'effondrement complet des arbres et reprise du cycle sylvigénétique.

3. L'importance pour le public rencontré des aspects relatifs à la protection des nuisances et un besoin de poursuite de l'information sur ce sujet

La question des impacts précis du tracé et de la gestion des nuisances a été évoquée à plusieurs reprises au cours de la concertation sur la MECDU. Le public a de nombreuses attentes sur la prise en compte de ces nuisances sur l'ensemble du tracé de l'A31bis et les mesures permettant d'éviter, de réduire voire de compenser les impacts sur le milieu naturel, qui seront mises en œuvre.

Le dossier d'enquête publique, en particulier l'étude d'impact, présentera en détail les impacts du projet et les mesures qui seront mises en œuvre pour éviter-réduire-compenser ces impacts. Ce dossier sera mis à disposition du public pendant toute la phase d'enquête publique, qui aura lieu en 2025. Cette nouvelle phase de participation permettra au public de donner son avis et de poser des questions.

De plus, en amont de l'enquête publique, une réunion publique sera organisée pour une première présentation des études menées se rapportant aux impacts du projet. Un dispositif d'annonce de cette réunion sera déployé sur le territoire.

Enfin, une lettre d'information concernant l'insertion du projet dans le secteur nord, portant notamment sur l'environnement sonore et les têtes de tunnel sera diffusée sur les 12 communes début 2025.

4. Préciser l'arrêté de prise en considération afin de donner de la visibilité aux acteurs institutionnels

L'arrêté préfectoral de prise en considération est une décision qui vise à éviter l'implantation de constructions, travaux ou installations susceptibles de compromettre ou de rendre plus onéreux le projet d'aménagement de l'A31bis.

Le préfet de la Moselle a pris de premiers arrêtés de prise en considération du projet A31bis en 2018 et 2019. Le périmètre couvert par cet arrêté comprenait les zones d'études élargies des différents fuseaux à l'étude (notamment F4 et F10).

Les collectivités rencontrées ont indiqué avoir besoin de visibilité sur les sujétions foncières qui persisteront en lien avec le projet A31bis.

L'État mettra à jour l'arrêté de prise en considération du secteur Nord du projet A31bis en ajustant son périmètre aux parcelles comprises dans le projet de fuseau d'utilité publique.

L'arrêté préfectoral comportera des plans délimitant des zones à l'intérieur desquelles un sursis à statuer pourra être opposé aux demandes d'autorisation d'urbanisme.

5. Une majorité des contributions dépasse l'objet propre de la concertation MECDU

Dans le cadre de cette concertation MECDU, une grande partie du public ne semble pas avoir cerné l'objet de cette concertation contrairement à la concertation préalable sur le secteur Nord du projet A31bis en 2022-2023. Peu de contributions concernent la modification des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des sept communes du secteur Nord. Les participants se sont concentrés sur l'opportunité du projet A31bis et sur ces impacts.

Pour rappel, toutes les informations relatives aux impacts du projet seront précisées dans le dossier d'enquête publique, qui sera présenté lors d'une réunion publique avant l'ouverture de l'enquête, puis tout au long de celle-ci.

ANNEXES

Les annexes sont disponibles sur le site internet a31bis.fr

- Annexe 1 : Le dossier de la concertation MECDU
- Annexe 2 : Les contributions déposées dans les registres papier
- Annexe 3 : Les contributions déposées en ligne



**PRÉFET
DE LA MOSELLE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*