

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'environnement, de
l'énergie et de la mer

Décision du **12 FEV. 2016**
**consécutives au débat public relatif au projet de liaison autoroutière
entre Gye et la frontière luxembourgeoise**

NOR : DEVT1604112S

La ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat et le secrétaire d'Etat auprès de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, chargé des transports, de la mer et de la pêche,

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 121-1 à L. 121-15 et R. 121-1 à R. 121-16 ;

Vu la loi 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, et notamment son article 16 ;

Vu la décision du 3 décembre 2014 de la Commission nationale du débat public d'organiser un débat public sur le projet de liaison autoroutière A31Bis entre Gye (Meurthe-Et-Moselle) et la frontière luxembourgeoise ;

Vu le bilan dressé par le président de la Commission nationale du débat public ainsi que le compte rendu établi par le président de la commission particulière du débat public, publiés le 13 Novembre 2015 ;

Considérant :

- que le projet de liaison autoroutière A31 Bis entre Gye (Meurthe-et-Moselle) et la frontière luxembourgeoise avec pour objectifs de réduire la congestion sur l'autoroute, d'améliorer la sécurité des usagers et des personnels d'intervention et d'accompagner le développement économique et les échanges a fait l'objet d'un débat public du 15 avril au 30 septembre 2015 ; que ce débat a permis l'expression d'une grande pluralité de points de vue ;
- que le débat a permis de rappeler que l'autoroute A31 assure une fonction majeure de transit dans le corridor européen nord-sud tout en assurant la desserte des principales agglomérations de Lorraine, favorisant ainsi les échanges locaux sur le territoire ;
- que le débat a fait apparaître un large consensus sur le diagnostic de la situation actuelle de l'A31 régulièrement congestionnée, supportant un trafic poids lourd élevé, et sur la nécessité de trouver des solutions rapides pour améliorer les conditions de déplacements et anticiper sur la saturation de l'axe ;
- que le débat a fait ressortir une attente forte que l'aménagement de l'infrastructure conserve à l'A31 son rôle de desserte locale et s'accompagne du maintien des échangeurs existants ;

- que le débat a confirmé la nécessité de remise à niveau environnementale de l'infrastructure existante ;
- que le débat a mis en évidence la coordination avec le Grand Duché de Luxembourg, la Région, la SNCF, et Voies Navigables de France et la complémentarité du projet A31Bis avec les projets qu'ils portent ;
- que le développement des modes de transports ferrés et fluviaux dans le sillon lorrain, même s'il doit être poursuivi de manière prioritaire, ne permettra pas, seul, de répondre aux besoins de mobilité futurs ;
- qu'une proposition alternative de financement par une écotaxe régionale ou une vignette PL a été évoquée par les participants en cours de débat, mais que cette proposition nécessite des études pour vérifier sa faisabilité juridique, technique et financière ;
- que le débat a fait apparaître des interrogations sur les conséquences qu'une mise en concession de l'aménagement de l'autoroute A31 à 2x3 voies pourrait avoir sur l'utilisation de l'infrastructure, notamment pour le trafic local ;
- que le débat a fait apparaître des divergences sur l'opportunité de réaliser un barreau autoroutier entre Toul et Dieulouard ;
- que le débat a mis en évidence des divergences sur l'implantation de la liaison entre l'A30 et l'A31 Nord prévue sur l'emplacement réservé à cet effet dans le document d'urbanisme de la commune de Florange ;
- que ce débat a mis en évidence :
 - l'importance majeure de l'A31 pour les lorrains et notamment pour les acteurs économiques de l'aire d'influence du projet ;
 - les situations de congestion récurrente au droit des agglomérations et entre Thionville et la frontière luxembourgeoise ;
 - le manque de fiabilité des temps de parcours pour les usagers, notamment pour les déplacements domicile-travail ;
 - les nuisances importantes de l'A31 à l'égard des riverains notamment dans les traversées d'agglomérations ;
 - la nécessité de préserver l'activité agricole ;
 - la présence de milieux naturels et de paysages remarquables dans le périmètre du projet ;
- que le projet contribue:
 - à améliorer les perspectives de développement du sillon lorrain en assurant son accessibilité par une infrastructure adaptée aux besoins de sa population et à la structure de son économie en complémentarité avec les autres modes de déplacement par voies ferrées ou voie d'eau ;
 - à répondre aux importants enjeux de fret qui se posent notamment à l'échelle du sillon lorrain en assurant la connexion des plateformes multimodales à une infrastructure suffisamment dimensionnée ;
 - à mieux prendre en compte les déplacements transfrontaliers, y compris dans une perspective multimodale ;
 - à réduire les nuisances occasionnées par l'infrastructure existante et en particulier au niveau des grandes agglomérations traversées ;
 - à permettre à ces agglomérations de repenser leur politique de transport
- que l'expertise complémentaire réalisée à la demande de la Commission nationale du débat public fait apparaître :
 - que l'élargissement de l'A31 dans la traversée de Nancy, très difficile techniquement, est susceptible d'emporter des conséquences négatives sur la politique de déplacement de l'agglomération de Nancy ;

- que les limites de la solution d'aménagement sur place impliquent la nécessité à terme d'une solution de type aménagement de la liaison Toul-Dieulouard ;
- que les aménagements proposés par le maître d'ouvrage sont prématurés, voire surdimensionnés, notamment en ce qui concerne la liaison Toul-Dieulouard ;
- que les caractéristiques, les conditions de financement et le calendrier de réalisation d'une liaison Toul-Dieulouard nécessitent des études complémentaires au regard des trafics attendus, des délais de réalisation et de la stratégie de développement durable à l'échelle du pôle métropolitain ;
- que le président de la commission nationale du débat public recommande dans le bilan du débat :
 - la mise en place d'un observatoire des trafics et de leur évolution, au moins dans le secteur de Toul-Nancy ;
 - l'étude de la mise en œuvre progressive à 2x2 voies de la route départementale 611 sans caractéristiques autoroutières entre Toul et Dieulouard avec franchissement de la Moselle et raccordement à l'A31 ;
 - l'étude comparative multicritères pour la liaison A30-A31 nord entre la solution de base utilisant l'emplacement réservé de la commune de Florange et celle passant par Hayange et la forêt domaniale de Florange ;
 - le partage des conclusions de l'étude d'un aménagement multimodal entre Thionville et Luxembourg lorsque celles-ci seront connues ;
 - l'étude d'un dispositif de régulation des poids lourds intégrant la possibilité de mise en place d'une écotaxe régionale ;
 - une attention particulière pour le bruit et la mise aux normes environnementales de l'autoroute actuelle, y compris sur les sections non aménagées.

Décident :

Article 1^{er}

Le principe de l'aménagement progressif de la liaison autoroutière entre Gye et la frontière luxembourgeoise (A31 bis) est retenu ; les études préalables à la déclaration d'utilité publique seront poursuivies en ce sens, sachant que la concertation se poursuivra telle qu'évoquée à l'article 4 et que seront instaurés un comité de pilotage et des comités de suivi conformément aux articles 6 et 7.

Article 2

Le recours à la concession est retenu pour l'ensemble des aménagements autoroutiers en tracés neufs et pour les aménagements au nord de Thionville.

Article 3

Les études pourront être conduites de manière spécifique sur chaque secteur géographique présentant une cohérence du point de vue des aménagements projetés. Les secteurs pourraient être: (A) secteur « liaison A30-A31 – Thionville – Luxembourg », (B) secteur « Metz-Nancy » et (C) secteur « Toul – Grand Nancy - Dieulouard ».

Ces études devront permettre de finaliser les choix et les caractéristiques des aménagements en complémentarité avec le développement des autres modes de transport, notamment ferroviaire et fluvial.

Elles devront également définir les modalités éventuelles d'usage de l'infrastructure par des transports en commun.

Sur le secteur reliant Thionville et Luxembourg, ces réflexions seront menées en collaboration avec le Grand Duché de Luxembourg.

Article 4

Les caractéristiques des aménagements retenus feront l'objet d'une concertation locale à lancer avant la fin 2017 au cours de laquelle seront notamment présentées au public les scénarii étudiés par le maître d'ouvrage et les éléments permettant d'apprécier leurs performances respectives notamment en matière de trafic, d'effets socio-économiques, de préservation de l'environnement, d'impact sur les populations riveraines et de consommation de terres agricoles.

Il s'agira notamment d'aborder lors de cette concertation :

- l'opportunité et les modalités éventuelles de réalisation d'une liaison entre Toul et Dieulouard, y compris l'étude de faisabilité d'un aménagement progressif par retraitement de la route départementale 611. Ces études devront tenir compte des enjeux de sécurité et de fluidité liés au trafic attendu et notamment des poids lourds tant en traversée de Nancy que sur les nouveaux tracés. Elles devront par ailleurs permettre d'inscrire les scénarii dans une stratégie de développement durable à l'échelle du pôle métropolitain ;
- les modalités de réalisation d'une liaison A30 – A31 Nord en comparant plusieurs options de passage, incluant a minima l'approfondissement du tracé présenté au débat public par l'emplacement réservé dans Florange et l'étude d'une variante se raccordant à l'A30 plus à l'ouest au droit de Hayange ;
- les modalités de retraitement de l'infrastructure existante, que ce soit l'élargissement à 2x3 voies des sections présentées lors du débat public ou des aménagements ponctuels de certaines sections non élargies, notamment au droit des échangeurs ;
- la présentation et la justification de l'ensemble des hypothèses, recueil de données, méthodes utilisées pour établir les prévisions de trafic.

Les dossiers soumis à concertation expliciteront notamment :

- les interactions avec les projets de développement locaux ;
- les données de base, les hypothèses et les méthodes utilisées pour la prévision des trafics sur les différentes sections du projet et les réseaux secondaires ;
- la description des grands principes des parcours soumis à péage et de la tarification associée ;
- les modalités prévues de limitation des nuisances sonores engendrées par l'aménagement afin de respecter les seuils réglementaires sur la totalité de l'itinéraire
- les modalités d'insertion paysagère ou urbaine des aménagements en tracés neufs ;
- les modalités de préservation ou de protection de l'activité agricole prévues pour minimiser les impacts du projet tant en termes de prélèvement que d'effets de coupure et d'effets connexes ;

- les modalités prévues de préservation ou de protection des milieux naturels et des espèces, et notamment les mesures envisagées pour éviter, réduire et, le cas échéant, compenser les atteintes aux continuités écologiques afin d'assurer de manière exemplaire leur prise en compte dans le cadre du projet ;
- les modalités envisagées de préservation ou de protection de l'eau et des milieux aquatiques (qualité des eaux et transparence hydraulique).

Article 5

Un observatoire des trafics sera mis en place sur le périmètre du triangle Toul-Nancy-Dieulouard. Il associera notamment l'Etat et les collectivités locales avec pour objectif de stabiliser les estimations de trafics sur ce secteur et d'éclairer ainsi la meilleure stratégie de développement durable susceptible d'être mise en œuvre. Cet observatoire se mettra en place au plus tard fin juin 2016 et devra produire ses premières analyses avant fin juin 2017.

Article 6

Un comité de pilotage « A31 bis » présidé par le préfet de région Alsace- Champagne-Ardenne-Lorraine sera mis en place. Il associera les collectivités locales concernées par le projet « A31 bis » au déroulement des études et aux décisions sur la poursuite du projet. Il sera chargé d'assurer la cohérence d'ensemble du projet, tant dans sa dimension temporelle et financière que du respect des équilibres de trafics.

Article 7

Sur chacun des secteurs géographiques faisant l'objet d'études spécifiques, un comité de suivi sera mis en place par le préfet de région. Il visera à assurer, selon un rythme soutenu, l'information locale sur les études et l'orientation des différentes solutions apportées.

Article 8

Le maître d'ouvrage saisira la Commission nationale du débat public en vue de la désignation d'un garant sous l'égide duquel la concertation et l'information du public seront poursuivies.

Article 9

Le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer, le préfet de la région Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine et les préfets de Meurthe-et-Moselle et de Moselle sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente décision, qui sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Fait le **12 FEV. 2016**

La ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer,
chargée des relations internationales sur le climat,

Ségolène ROYAL

Le secrétaire d'Etat auprès de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer,
chargée des relations internationales sur le climat,
chargé des transports, de la mer et de la pêche,

Alain VIDALIES