

DÉPARTEMENT DE LA MOSELLE

ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE relative :

- à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet autoroutier A31 bis - secteur nord entre l'échangeur de Richemont et la frontière luxembourgeoise
- à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Entringe, Fameck, Florange, Richemont, Terville, Thionville et Zoufftgen avec le projet présenté
- au classement dans la catégorie des autoroutes de la nouvelle section autoroutière nommée « contournement ouest de Thionville »

Références

- Décision N° E26000008/67 du tribunal administratif de Strasbourg du 6 février 2026
- Arrêté DCAT/BEPE/N°2026-138 du préfet de la Moselle du 10 avril 2026

Durée de l'enquête

Du 11 mai au 27 juin 2026

Commission d'enquête

Alain LINTZ

Josée BRUGNOT

Nicolas MARCHETTO

2^{ème} Partie : CONCLUSION et AVIS de la COMMISSION D'ENQUÊTE

SOMMAIRE

1. Le maître d'ouvrage
2. L'objet de l'enquête publique
 - 2.1 Le site
 - 2.2 Le contexte
 - 2.3 La concertation
 - 2.4 Le projet
 - 2.5 L'enquête publique
3. Les observations du public
4. L'analyse des thèmes
 - 4.1 Thème environnement
 - 4.1.1 Thématique climat
 - 4.1.2 Thématique biodiversité
 - 4.2 Thème mobilités
 - 4.2.1 Thématique trafic
 - 4.2.2 Thématique gain de temps et l'amélioration de la fiabilité
 - 4.2.3 Thématique report de trafic sur le réseau secondaire
 - 4.2.4 Thématique modes de transports alternatifs
 - 4.2.5 Thématique transports collectifs routiers
 - 4.2.6 Thématique covoiturage
 - 4.2.7 Thématique transport de marchandises : fret ferroviaire et fluvial
 - 4.3 Thème nuisances
 - 4.3.1 Thématique bruit
 - 4.3.2 Thématique vibrations
 - 4.3.3 Thématique pollution, qualité de l'air
 - 4.4 Thème patrimoine
 - 4.5 Thème risques
 - 4.5.1 Thématique inondation
 - 4.5.2 Thématique accidentologie
 - 4.6 Thème socio-économie
 - 4.7 Thème concession/péage
 - 4.8 Thème artificialisation, consommation d'espaces
 - 4.9 Thème dossier et divers
 - 4.10 Thème proposition
5. Avis et conclusion sur la déclaration d'utilité publique
6. Avis et conclusion sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme
7. Avis et conclusion sur le classement dans la catégorie des autoroutes de la nouvelle section autoroutière nommée « contournement ouest de Thionville »

1. Le maître d'ouvrage

L'État, représenté par le préfet de la région Grand Est et le préfet de la Moselle, est le maître d'ouvrage du projet soumis à l'enquête publique. Il a donné délégation à la Direction Régionale de l'Aménagement, de l'Environnement et du Logement (DREAL) Grand Est pour piloter ce projet.

Le maître d'ouvrage conditionne la réalisation du projet A31bis dans sa partie Nord (objet de la présente enquête publique) à la mise en concession du futur ouvrage autoroutier. Il prévoit donc, après obtention de la DUP, de lancer un appel d'offre et in fine de désigner un opérateur privé pour la réalisation (et le financement) des travaux inhérents au projet.

2. L'objet de l'enquête publique

2.1 Le site

La présente enquête publique ne s'intéresse qu'au secteur Nord de l'infrastructure autoroutière A31, qui bénéficie des études les plus avancées à ce jour.

A l'issue de la concertation publique organisée de 2018 à 2019 puis de 2022 à 2023 et des études approfondies sur huit variantes, c'est une décision ministérielle en date du 5 janvier 2024 qui arrête le futur tracé de la l'A31bis dans sa partie nord. Elle retient la variante F4 et le projet de tunnel profond pour permettre le contournement de la ville de Thionville.

2.2 Le contexte

Le projet dénommé A31bis, a pour ambition de faire face aux déplacements pendulaires des travailleurs transfrontaliers (entre la Lorraine et le Luxembourg) auxquels s'ajoute le trafic de transit à l'échelle nationale mais aussi européenne, pour un trafic moyen quotidien dépassant les **60 000 véhicules**. Il vise dans le même temps à réduire les nuisances de l'autoroute actuelle (A31) subies par les riverains en traversée de Thionville et le long des axes secondaires.

L'**aménagement autoroutier** envisagé, pensé depuis plus de 30 ans, est ainsi destiné à **désengorger l'axe Lorraine-Luxembourg**, améliorer la **sécurité** des utilisateurs et proposer des **alternatives à l'autosolisme**. Pour cela, Il combine **élargissement, nouveau tracé, tunnel, voies réservées, création ou réaménagement des nœuds routiers et échangeurs**, mise en place de **protections acoustiques** et **péage**.

Il s'inscrit également dans une **politique multimodale transfrontalière**, qui porte en particulier sur les déplacements ferroviaires de voyageurs et de marchandises ainsi que sur les transports collectifs routiers de voyageurs.

2.3 La concertation

Un long processus de dialogue avec le public s'est déroulé entre 2015 et 2023. La pièce H du dossier soumis à enquête publique retrace les grandes étapes de cette concertation :

- Débat public de 2015 (entre le 15 avril et le 30 septembre) : il a réuni plus de 2 700 participants et a permis de confirmer la reconnaissance générale de la congestion de l'A31, tout en faisant émerger des débats sur le tracé de Thionville et le principe du péage.
- La division des études et de la concertation a été actée par décision ministérielle du 12 février 2016.
- Concertation 2018-2019 : cette phase a porté sur les variantes de tracé dans les trois secteurs.
- Concertation 2022-2023 (dédiée au secteur Nord) : centrée sur le choix de la variante pour le contournement de Thionville, elle a conduit à l'examen de plusieurs fuseaux (F4, F5, F10).

À la suite de cette dernière phase de concertation, **la décision ministérielle du 5 janvier 2024** a acté des choix déterminants :

- Le tracé : la variante F4 avec tunnel profond sous Florange a été retenue, susceptible d'offrir la meilleure réponse aux contraintes locales tout en maîtrisant les impacts urbains.
- Le financement : Le recours à la concession est confirmé pour le secteur Nord afin de mobiliser rapidement les financements nécessaires sans subvention publique.
- La multimodalité : Le projet inclut désormais des voies réservées aux transports en commun (en utilisant la bande d'arrêt d'urgence) entre Thionville et la frontière, ainsi que des études sur une voie dédiée au covoiturage.

Ainsi le dossier soumis à enquête publique souligne que le projet s'inscrit désormais dans une stratégie de mobilité plus large :

- Coopération avec le Luxembourg : un accord prévoit le cofinancement (440 millions d'euros) pour augmenter la capacité ferroviaire Metz-Luxembourg et développer les parkings-relais.
- Planification régionale : Le projet figure dans le SRADDET de la Région Grand Est et bénéficie d'une expérimentation de mise à disposition de l'autoroute non concédée à la Région.

2.4 Le projet

Le projet A31bis a pour objectifs (paragraphe 2.4 de la pièce B) de :

- Remédier à la saturation actuelle de l'A31 entre l'échangeur de Richemont et la frontière luxembourgeoise,
- Réduire les nuisances pour les riverains de l'A31 en traversée de Thionville et des axes du réseau secondaire concurrents de l'A31,
- Assurer une meilleure desserte du territoire,
- Assurer un itinéraire fiable et sécurisé pour préserver le développement économique du territoire,
- Développer des alternatives à l'autosolisme,
- Moderniser l'insertion environnementale et de sécurité de l'infrastructure autoroutière.

Les différents aménagements et opérations caractérisant le projet du secteur Nord sont :

- L'aménagement de l'infrastructure autoroutière existante a pour objet son élargissement permettant la création d'une voie de circulation supplémentaire (entre Thionville et la frontière luxembourgeoise).
- La mise en place d'une voie dédiée aux transports en commun (bus).
- L'étude d'une voie de covoiturage dynamique (pouvant être activée et désactivée).
- Le renforcement des protections acoustiques.
- La création d'un tracé neuf en contournement de Thionville dont une partie s'effectue en souterrain (tunnel profond d'une longueur d'environ 2.6 km intégrant des tranchées couvertes aux entrée et sortie du tunnel).

2.5 L'enquête publique

L'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête publique DCAT/BEPE/N°2026-138 du 10 avril 2026 a été :

- Mis en ligne sur le site internet de la préfecture et sur le site internet du projet A31Bis ;
- Transmis aux 15 communes à savoir Zoufftgen, Kanfen, Entringe, Thionville, Terville, Yutz, Illange, Bertrange, Florange, Sérémaange-Erzange, Fameck, Uckange, Guénange, Richemont et Mondelange ainsi qu'aux EPCI du périmètre de communication ;
- Transmis au Grand-Duché de Luxembourg.

L'avis d'enquête publique a également été :

- mis en ligne sur le site internet de la préfecture et sur le site internet du projet A31Bis ;
- affiché dans les mairies et les sièges des EPCI du périmètre communication, soit en 33 points ;
- affiché sur site, selon le plan d'implantation validé par la commission d'enquête, soit en 66 points ;
- publié dans la presse locale et nationale (cf. pièces jointes) :
 - *La Semaine* : avis paru le 23 avril 2026 et rappel paru le 15 mai 2026,
 - *Le Républicain Lorrain* : avis paru le 23 avril 2026 et rappel paru le 15 mai 2026,
 - *Les Echos* : avis paru le 23 avril 2026,
 - *Le Monde* : avis paru le 23 avril 2026.

La publicité extra-légale a été nombreuse et diverse :

- Spots radio
- Articles dans la presse
- Messages sur portiques autoroute
- Panneaux électroniques des communes
- Flyers dans boîtes aux lettres

Deux réunions publiques ont été organisées :

- Jeudi 21 mai 2026 à Thionville de 19h à 21h
 - 120 personnes et 25 intervenants
- Samedi 6 juin 2026 à Florange de 10h à 13h

- 145 personnes et 32 intervenants

Les réunions publiques étaient programmées l'une en soirée, et l'autre un samedi matin, pour une durée de 2 heures ; face aux nombreuses interventions elles ont toutes deux débordé de plus d'une heure.

En accord avec le porteur de projet, la commission d'enquête a défini :

- Une durée d'enquête de 48 jours pour une obligation légale de 30 jours,
- Deux réunions publiques alors qu'aucune obligation légale ne l'imposait,
- La mise à disposition du dossier sur le site dématérialisé 15 jours avant le début d'enquête, soit 9 semaines au total.

L'ensemble du dossier papier est resté à la disposition du public dans les 15 mairies durant toute la durée de l'enquête.

La version dématérialisée était consultable :

- sur le site internet de la préfecture de la Moselle,
- directement par l'adresse suivante www.enquete-publique-a31bis-nord.fr.

Le dossier était consultable sur le site mis en place par la préfecture dès le 27 avril 2026, et les associations ayant participé à la concertation organisée par la CNDP ont été prévenues de cette mise à disposition. Le site a d'ailleurs enregistré 3009 visites durant ces 15 jours avant l'ouverture de l'enquête. Le dossier dématérialisé était consultable durant 9 semaines, ce qui a permis à 41 348 visiteurs de se rendre sur le site.

Conformément aux prescriptions de l'arrêté cité en référence, l'enquête s'est déroulée sans incident du 11 mai au 27 juin 2026 soit 48 jours pleins et consécutifs.

La commission d'enquête estime que l'ensemble de la publicité a été largement diffusé. Le maître d'ouvrage a mandaté un huissier pour contrôler les affichages à 3 reprises, avant l'enquête, le jour de l'ouverture et en cours d'enquête.

Le dossier malgré sa taille (5 000 pages) était disponible en version papier dans 15 communes durant toute la durée de l'enquête, la version dématérialisée était à disposition 2 semaines avant le début d'enquête (soit 9 semaines au total).

Les deux réunions publiques ont rassemblé 265 personnes.

La commission d'enquête a été à l'écoute de quatre associations ou collectifs (hors permanence).

13 permanences ont été tenues à des horaires de fin d'après-midi et de samedi matin permettant à 83 personnes de venir à la rencontre des commissaires enquêteurs.

La commission d'enquête considère que toutes les conditions ont été données au public pour participer à cette enquête, ce qui est d'ailleurs confirmé par les nombreuses consultations du site dématérialisé (41 348) ainsi que par les 2 311 contributions déposées qui ont généré 5 637 observations.

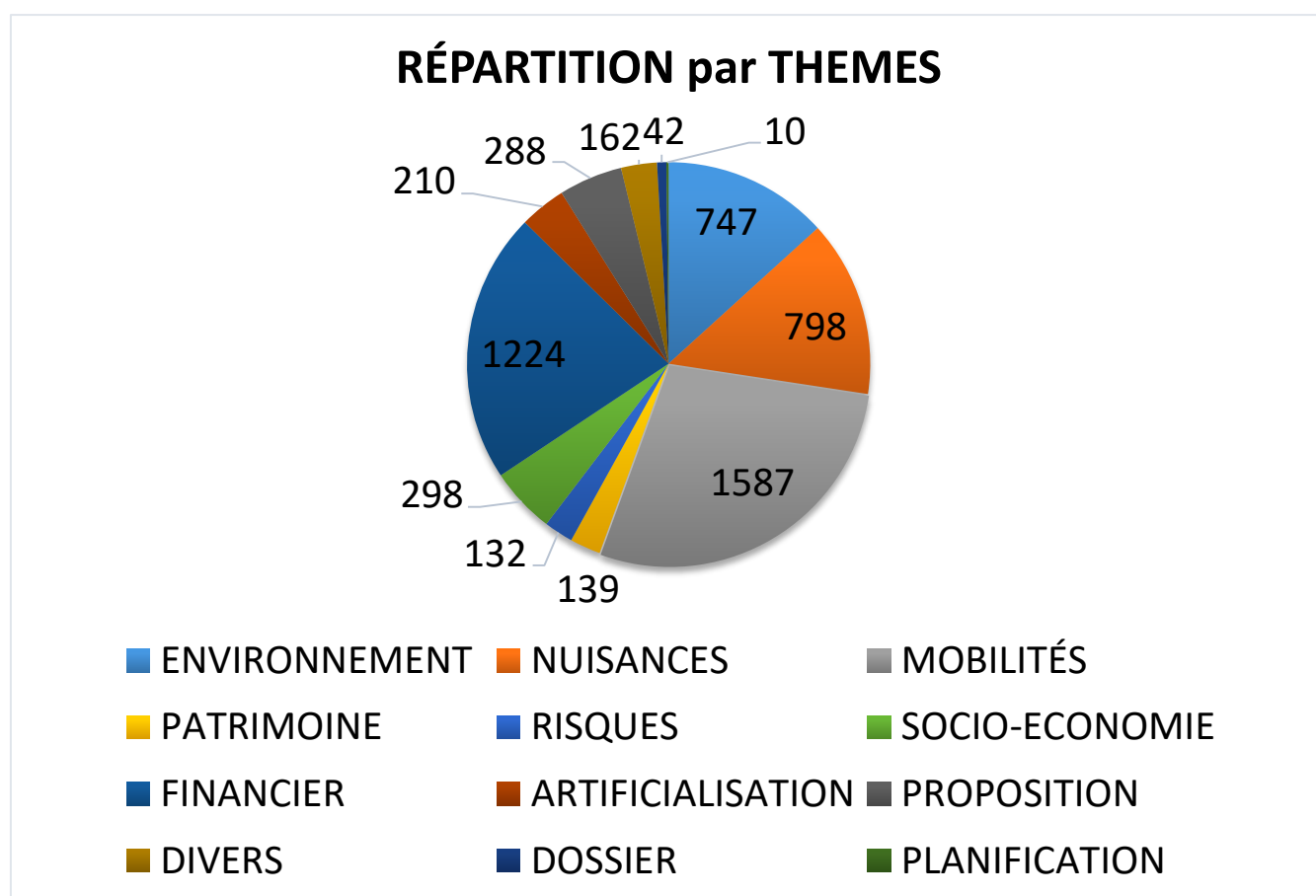
3. Les observations du public

41 348 visiteurs uniques se sont rendus sur le site du registre dématérialisé pour un total de 17 576 téléchargements.

Parmi les **2 311 contributions** qui ont été déposées durant la période de l'enquête :

- **47 sont en doublon** ;
- **95 sont hors sujet** dont 4 identifiées dans la contribution elle-même provenant de l'intelligence artificielle (chatGPT et Grok) qui en outre n'apportent pas d'observation nouvelle ;
- **14 ont été modérées**, c'est-à-dire rendues non visibles dans le registre dématérialisé ; la commission d'enquête les prend malgré tout en compte dans son procès-verbal de synthèse (au minimum en la comptabilisant comme défavorable ou dans le thème traité).

2 169 contributions ont été analysées et ont généré 5 637 observations dont 288 propositions.
La commission d'enquête a identifié 211 contributions favorables au projet



Les thèmes principaux soulevés par les observations favorables du public concerne :

- Le projet fluidifiera le trafic,
- La remise aux normes acoustiques permettra aux riverains de retrouver un environnement plus acceptable,
- L'interdiction des PL en traversée de Thionville améliorera la qualité de l'air,

- Le projet est nécessaire à l'économie de la région (travaux, gain de temps...).

Les thèmes principaux soulevés par les observations défavorables du public concerne :

- **La mobilité**, avec :
 - le trafic routier qui ne serait pas amélioré, voir dégradé dans les villages traversés,
 - l'insuffisance de solutions alternatives pour réduire le trafic routier.
- **L'aspect financier** avec :
 - Le coût global du projet peu en rapport avec les gains de temps,
 - La problématique de la concession au privé,
 - L'opposition au péage d'une autoroute gratuite à ce jour.
- **Les nuisances** générées par l'augmentation du trafic ainsi que durant les travaux :
 - Le bruit et qualité de vie dégradée,
 - La pollution et ses conséquences sur la santé,
 - La dégradation des habitations par les vibrations des travaux du tunnel.
- **L'environnement** dans son sens large :
 - Augmentation des émissions de gaz à effets de serre,
 - La dégradation de la biodiversité.

La commission d'enquête a également posé 20 questions.

Le procès-verbal de synthèse de 90 pages a été transmis à la DREAL le 6 juillet 2026.

Le maître d'ouvrage a rendu son mémoire en réponse le vendredi 24 juillet. La commission d'enquête ayant constaté, aussi bien lors de ses permanences que dans les contributions, des difficultés à appréhender et comprendre les projections de trafic, a demandé un complément explicatif à l'étude socio-économique lors de sa rencontre avec la DREAL du mardi 28 juillet 2026.

Ce document a été réceptionné le mercredi 29 juillet 2026.

La commission d'enquête constate que le maître d'ouvrage a répondu à l'ensemble des observations, et a manifesté une écoute et compréhension des différentes problématiques en prenant une trentaine d'engagements dans son mémoire en réponse.

Par ailleurs, dans ses réponses, le maître d'ouvrage, en faisant très souvent référence au dossier, démontre que celui-ci était complet.

4. L'analyse des thèmes

4.1 Thème environnement

4.1.1 Thématique climat

La thématique du climat et des conséquences des projets sur son dérèglement sont centrales en raison du contexte actuel. La commission note que beaucoup de contributions sont apparues sur ce sujet lors des journées de canicule qui ont sans doute accentué son actualité.

Le dossier présente les incidences du projet en matière d'émissions de gaz à effet de serre dans différentes pièces, à savoir la partie 6.2.1 de la pièce E (étude d'impact), la pièce K2 (annexe dédiée au bilan des gaz à effet de serre).

Le porteur de projet a souligné dans son mémoire en réponse au procès-verbal que « *le projet A31bis s'insère dans une stratégie multimodale d'amélioration des mobilités dans le nord du sillon lorrain, incluant un soutien fort aux mobilités collectives et partagées. Ainsi, en complément de l'augmentation importante de l'offre de transport ferroviaire, le projet A31bis secteur Nord, qui constitue un projet clé pour le volet routier de cette stratégie multimodale, apporte des réponses concrètes en faveur des mobilités collectives et partagées, en particulier grâce aux dispositifs de voies réservées aux transports collectifs et aux parkings relais à proximité des échangeurs pour favoriser le covoiturage. En complément, à l'échelle nationale, la puissance publique agit pour accélérer l'électrification des mobilités, qu'il s'agisse des véhicules légers et des poids lourds, mais aussi sur le report modal, grâce aux investissements importants dans les réseaux ferroviaires et de voies navigables : elle agit sur l'ensemble des leviers permettant de répondre aux besoins de mobilité tout en veillant à limiter ses impacts, y compris en termes d'émissions de gaz à effet de serre (GES) ».*

Le porteur de projet apporte des réponses aux contributions évoquant le non-respect des accords de Paris ou la stratégie bas carbone dans lesquels la France s'est engagée. Il précise ainsi que « *le projet A31bis s'insère dans une stratégie multimodale d'amélioration des mobilités dans le nord du sillon lorrain, incluant un soutien fort aux mobilités collectives et partagées. Cette stratégie est exposée de manière exhaustive au §2.2 de la pièce B et dans la partie C du présent document (c'est-à-dire la réponse au procès-verbal de synthèse), relative aux propositions du public. Ainsi, en complément de l'augmentation importante de l'offre de transport ferroviaire, le projet A31bis secteur Nord, qui constitue un projet clé pour le volet routier de cette stratégie multimodale, apporte des réponses concrètes en faveur des mobilités collectives et partagées ».*

« *L'État met en place, dans le cadre de la Stratégie nationale bas carbone 3 (SNBC 3) qui succède à la SNBC 2 à l'été 2026 (adoption par décret le 16 juillet 2026, postérieurement à la présente enquête publique), les actions qui ont vocation à réduire ces émissions de 26 % d'ici 2030 (92 Mt) par rapport à 1990 (125 Mt) puis d'atteindre la quasi-neutralité en 2050, avec des émissions résiduelles de 0,6 Mt CO₂e, principalement pour l'aviation domestique. Cette stratégie SNBC 3 constitue la feuille de route de la France pour lutter contre le changement climatique conformément aux engagements pris par le France dans l'Accord de Paris sur le climat. Elle comporte notamment les actions visant à fortement réduire les émissions des véhicules et du secteur des transports. Le projet A31bis secteur Nord s'intègre donc dans une stratégie de développement de l'offre de transport tous modes confondus portée au niveau national et compatible avec les objectifs français de réduction des émissions de GES à l'horizon 2050 ».*

Concernant les accords de Paris sur le climat, le porteur de projet précise qu'ils « *n'ont pas pour objet de faire obstacle par principe à tout nouveau projet de construction d'autoroute, comme a pu le*

préciser le Conseil d'État dans son arrêt du 30 décembre 2021 (CE, 10ème-9ème réunies, 30/12/2021, 438686, point 23) relatif à la déclaration d'utilité publique du projet d'autoroute entre Machilly et Thonon-les-Bains ».

Une contribution note le caractère incomplet de l'annexe K2. Le porteur de projet **s'engage à mettre à disposition du public cette note de calcul détaillée lors de la suite des études et des procédures pour la réalisation du projet.** Il précise également que *« les principaux résultats du calcul, obligatoires au sens de la réglementation, sont toutefois bien insérés dans la pièce K2. Le bilan des émissions de gaz à effet de serre sera mis à jour lors de l'instruction de l'autorisation environnementale du projet ».* Ce document est une des rubriques obligatoires de l'étude d'impact. Il y est notamment présenté une préfiguration des mesures d'évitement, de réduction voire de compensation.

Selon ce document, le bilan des émissions de gaz à effet de serre du projet est évalué à 243 464 tCO₂e. Toujours selon ce document, en phase exploitation, le projet n'induit pas d'augmentation globale du volume de déplacements et ne dégrade pas les parts modales. Ainsi, les émissions en exploitation du fait du projet seront limitées. Ceci s'explique par l'allongement du trajet ainsi que l'augmentation de la vitesse moyenne des véhicules.

Le porteur de projet précise également que *« Selon l'analyse détaillée des émissions de gaz à effet de serre, l'incidence des modifications du volume de trafic demeure marginale puisque le projet ne fait pas évoluer les parts modales (ce qui signifie qu'il n'incite pas les usagers à prendre leur voiture par rapport à la situation sans projet). L'augmentation des émissions véhiculaires entre le scénario de référence et le scénario de projet est en effet principalement due au kilométrage significativement plus élevé pour le scénario de projet. En outre, pour les véhicules légers (VL), le scénario projet entraîne une augmentation de la vitesse moyenne, ce qui se traduit par une augmentation de l'énergie moyenne consommée par kilomètre parcouru. Cette différence s'estompe progressivement avec l'évolution du parc automobile (cf. §3.3, pièce K2) ».*

Par ailleurs, parmi les recommandations de l'autorité environnementale figurait deux points en lien avec les gaz à effet de serre :

- la nécessité de définir les moyens utilisés lors de la réalisation du chantier pour mobiliser réellement les leviers de réduction identifiés ;
- prévoir les mesures d'évitement et de réduction des émissions supplémentaires du trafic en phase d'exploitation par rapport à la solution de référence et le cas échéant des mesures de compensation des émissions résiduelles.

Le porteur de projet y a donné suite dans son mémoire en réponse (pièce J2). Des compléments ont été apportés au dossier s'agissant des mesures d'évitement et de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Le porteur de projet rappelle, comme il le fait également dans le procès-verbal de synthèse, que l'augmentation des émissions imputable au projet est faible. Aujourd'hui, les embouteillages sont un facteur aggravant des émissions de gaz à effet de serre et de particules polluantes. La commission renvoie sur ce point à la thématique pollution pour une explication plus détaillée sur ce sujet.

La commission d'enquête estime que les émissions de gaz à effet de serre sont bien prises en compte dans le dossier, notamment au travers de documents dédiés au sujet.

Le fait de ne pas créer une nouvelle route *stricto sensu* limite l'impact du projet sur les gaz à effet de serre en phase chantier. La création du tunnel sera plus conséquente sur ce point mais elle permet de limiter d'autres atteintes à l'environnement comme celles à la biodiversité ou le bruit par exemple.

La commission d'enquête prend enfin note de deux engagements du porteur de projet :

- mettre à disposition du public la note de calcul détaillée (mentionnée dans la pièce K2) lors de la suite des études et des procédures pour la réalisation du projet ;
- poursuivre, tout au long des études, l'analyse de l'adaptation de l'infrastructure au changement climatique.

4.1.2 Thématique biodiversité

La **biodiversité** est un sujet important du dossier et bien pris en compte. Il apparaît clairement dans la partie du dossier consacré à l'étude d'impact (pièce E). De plus, une étude spécifique a été conduite les impacts résiduels concernant la faune et la flore (pièces K3 et K6).

Le porteur de projet rappelle en préambule la temporalité de ce sujet dans le cadre du projet de manière globale dans son mémoire en réponse au procès-verbal. Voici le préambule reproduit :

« En préambule, le maître d'ouvrage souhaite rappeler qu'au stade de la déclaration d'utilité publique et comme en atteste la jurisprudence du Conseil d'État, le dossier du projet doit comporter, au moins dans leurs grandes lignes, compte tenu de l'état d'avancement du projet concerné, les mesures appropriées et suffisantes devant être mises à la charge du maître d'ouvrage destinées à éviter, réduire et, lorsque c'est possible, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine ainsi que les modalités de leur suivi. Ces mesures sont, si nécessaires, précisées ou complétées ultérieurement, notamment à l'occasion de la délivrance des autorisations requises au titre des polices d'environnement (obligatoirement dans le dossier d'autorisation environnementale unique).

Ainsi, au stade de la déclaration d'utilité publique, le maître d'ouvrage présente une évaluation des enjeux et des impacts concernant la biodiversité et les milieux aquatiques. Il présente également des emprises destinées à la compensation des habitats naturels détruits ou dégradés et fournit des indications sur les zones de compensation qui pourraient être retenues et les démarches entreprises à cette fin. Le dossier présente donc, au sein de l'étude d'impact, une préfiguration des impacts bruts puis résiduels du projet et une préfiguration du dispositif de compensation conformément à la réglementation (cf. §6.3.2.1.6 de la pièce E4).

Si le projet est déclaré d'utilité publique, la mise en œuvre de la démarche "Éviter, Réduire, Compenser" sera poursuivie et approfondie aux étapes d'études ultérieures, en particulier en vue de la demande d'autorisation environnementale qui sera déposée par le concessionnaire. Cette demande d'autorisation comprendra une actualisation de l'étude d'impact.

Afin de s'assurer de la faisabilité du dispositif de compensation préfiguré présenté (et donc du projet), le maître d'ouvrage a choisi d'intégrer des zones de compensation dans l'emprise d'utilité publique de façon à assurer leur maîtrise foncière. Les sites de compensation proposés et intégrés dans l'emprise d'utilité publique projetée sont des zones pouvant être utilisées pour la réalisation de mesures

compensatoires telles que la mise en place d'îlots de sénescence, la création de mares, etc. L'étude d'impact détaille les caractéristiques des sites de compensation pré-identifiés et intégrés dans le fuseau d'utilité publique (cf. tableau, §6.3.2.1.6.1 de la pièce E4) ainsi que leur localisation (cf. §6.3.2.1.6.2 de la pièce E4) ».

La commission note le sérieux dans les inventaires réalisés en la matière et la rigueur avec laquelle ils ont été établis. Elle note également que l'étude d'impact sera mise à jour afin d'avoir une actualisation du contexte et la possibilité de dimensionner la séquence éviter-réduire-compenser au stade de la demande d'évaluation environnementale le cas échéant.

Le dossier conclut à une absence d'impact résiduel sur les corridors écologiques. La pièce K6 conclut que le tracé neuf prévu n'impacte aucun corridor écologique. Ainsi, seul l'élargissement de l'A31 actuelle est concerné par le sujet et ces passages sont identifiés dans l'étude d'impact. Des passages dédiés à la faune sont plus nombreux que sur l'A31 actuelle et ils permettront de créer des liens entre les différents milieux et de réduire les effets de leur fragmentation.

Certaines contributions mettent en avant le risque de déplacer la faune vers les milieux urbanisés. Ce risque sera atténué par les nouveaux passages de faune ainsi que par les espaces de compensation créés.

De nombreuses contributions soulignent le caractère particulier du **domaine de Bétange** en matière de biodiversité. Le porteur de projet ne conteste pas ce particularisme. Il rappelle notamment que le domaine de Bétange est compris dans le périmètre de l'étude d'impact et que des inventaires y ont été réalisés. *« Dans le domaine et sur ses lisières, les inventaires ont permis de recenser 95 espèces d'oiseaux (toutes saisons confondues, y compris les espèces survolant le site), 3 espèces d'amphibiens (hivernage et reproduction), 9 espèces de mammifères, 2 espèces de reptiles et 19 espèces d'invertébrés (papillons, odonates, orthoptères) et au moins 8 espèces de chiroptères ».*

Il précise que le choix du tunnel permet de réduire les impacts en la matière et rappelle que l'un des tracés étudié (F5) passait directement dans le domaine. De plus, au regard de la distance de plus de 200 mètres séparant la tête Nord du tunnel de l'allée des Marronniers ainsi que du même niveau topographique du terrain naturel atteint entre les deux points se situant à plus d'un kilomètre l'un de l'autre, les impacts sont maîtrisés.

En phase chantier, le porteur de projet a déjà prévu des mesures de réduction, notamment dans le but de ne pas perturber les espèces nicheuses. La mesure, souvent utilisée en la matière, consiste à adapter les périodes et les horaires des travaux.

Des contributions du public et une question de la commission d'enquête sont relatives aux impacts possibles sur le système racinaire des marronniers et par conséquent des conséquences sur leur viabilité. Le porteur de projet précise sur ce sujet que *« l'extrémité haute de la section souterraine sera à plus de 12 mètres de profondeur au droit de l'allée, c'est-à-dire en deçà de la profondeur du système racinaire, ce qui permet de pérenniser ces arbres. Les sondages carottés réalisés à proximité de l'Allée des Marronniers montre la présence d'un horizon (couche) de de marne argileuse imperméable à partir de 6 mètres de profondeur. Le projet n'impactera donc pas les Marronniers et leur système racinaire ».*

La commission renvoie sur ce sujet à la partie patrimoine où un développement y est consacré.

L'atteinte aux forêts a également été soulignée à plusieurs reprises dans les contributions. Ici encore, le porteur de projet ne cache pas ces incidences qui figurent dans l'étude d'impact. Des compensations en lien avec ce sujet sont déjà prévues ce qui signifie que les mesures d'évitement et de réduction ne seront sans doute pas suffisantes. Les forêts impactées sont celles situées au nord du tracé, dans le secteur d'élargissement. Le bois de Terville sera également impacté mais le porteur de projet rappelle que c'est en raison de la création d'une bretelle intégrée à la suite de la concertation et à la demande des élus et du public. Ce point fait l'objet d'études complémentaires.

Le public a souvent fait remarquer aux commissaires enquêteurs que la zone du bois de Terville figurant dans le fuseau de la déclaration d'utilité publique était énorme. Les commissaires ont expliqué au public, comme le rappelle le porteur de projet dans son mémoire en réponse, que cette emprise comprend des espaces dédiés à la compensation qui ne seront donc pas aménagés dans l'intérêt direct du projet autoroutier. La même remarque est valable au niveau de Zoufftgen, Kanfen et Thionville.

Les zones humides sont également traitées dans l'étude d'impact. La zone d'étude comprend ainsi 79 hectares de zones humides. 50 hectares sont concernés par des impacts résiduels. Les secteurs concernés sont essentiellement situés dans le secteur de Richemont et autour de l'A31 élargie. Une compensation est proposée. Elle représente 124 hectares soit un ratio de 250 %. Il est à souligner que le SDAGE Rhin-Meuse 2022-2027 prévoit un ratio de compensation de 200 % en la matière.

A noter que la demande spécifique de la commune de Richemont concernant un potentiel impact sur l'étang n° 10 est satisfaite. En effet, le porteur de projet précise dans son mémoire en réponse que *« à ce stade des études, le projet A31bis secteur Nord n'a pas d'impact sur l'étang communal évoqué. Si les études ultérieures venaient à démontrer un impact du projet sur cet étang, le maître d'ouvrage s'engage à prendre les mesures nécessaires pour compenser cet impact, tant en termes environnementales, avec application de la séquence "Eviter Réduire Compenser", qu'en termes d'emprise foncière »*.

Le porteur de projet s'engage également à répondre à la demande spécifique de la commune de Florange de ne pas réaliser de mesures de compensation sur les emprises situées au droit de la section souterraine et qui feront l'objet du programme d'aménagement projeté par la commune de Florange (projet de concession d'aménagement).

Concernant les craintes en lien avec la **séquence éviter-réduire-compenser**, les éléments apportés dans le préambule sur ce thème sont importants à avoir à l'esprit. Pour rappel, *« au stade de la déclaration d'utilité publique, le maître d'ouvrage présente une évaluation des emprises destinées à la compensation des habitats naturels détruits ou dégradés et fournit des indications sur les zones de compensation qui pourraient être retenues et les démarches entreprises à cette fin »*. Par conséquent, ceci signifie que le porteur de projet a ciblé des zones, souvent à proximité immédiate du projet, mais que le porteur de projet lors de la demande d'autorisation environnementale devra réévaluer cette séquence et en définir très précisément ses modalités.

La séquence éviter-réduire-compenser est présentée dans l'étude d'impact.

La commission d'enquête estime que l'impact sur la biodiversité est bien pris en compte dans le dossier, notamment au travers de documents dédiés au sujet.

Les inventaires ont été fait sérieusement mais de nouveaux passages sont vivement recommandés lors de la mise à jour de l'étude d'impact si une autorisation environnementale est sollicitée.

Comme pour les gaz à effet de serre en phase chantier, le fait de ne pas créer une nouvelle route *stricto sensu* limite l'impact du projet sur la biodiversité, tout comme la création du tunnel.

La séquence éviter-réduire-compenser est préparée dans le cadre de ce dossier d'enquête publique mais elle sera actualisée et améliorée si une autorisation environnementale est sollicitée. Ainsi, les contributions du public et les questions de la commission d'enquête permettent de cibler les sujets qui interrogent, et de les compléter.

Comme certaines contributions l'ont souligné, la compensation doit être le dernier recours car elle paraît souvent insuffisante pour redonner à l'environnement ce qu'un projet lui prend. S'agissant d'un projet porté par l'État, une exemplarité est attendue en la matière, dans le même esprit que les éléments qui ont fait l'objet de la présente enquête publique.

La commission recommande, comme l'État s'y est engagé, de continuer d'étudier l'emprise réservée à la création de la bretelle A31 Thionville -> RD13 à Terville en raison d'un impact bien moindre sur le bois de Terville si elle est abandonnée ou modifiée.

4.2 Thème mobilités

4.2.1 Thématique trafic

- L'objectif de désaturation de l'A31 dans le nord du sillon lorrain

L'objectif poursuivi par le projet de lutte contre la forte congestion de l'infrastructure notamment due aux flux très importants domicile-travail entre la France et le Luxembourg, d'amélioration de la circulation et de renforcement de la sécurité routière, semble répondre à des préoccupations légitimes et partagées par le plus grand nombre.

Ainsi l'État fonde l'intérêt public de l'opération envisagée sur la nécessité de faire face à un trafic très dense, qui s'explique en grande partie par la circulation quotidienne de près de 130 000 travailleurs frontaliers entre l'ex-région Lorraine et le Luxembourg. Cette situation engendre une grande saturation aux heures de pointe, en particulier dans la traversée de l'agglomération de Thionville et au nord de la ville.

Certaines contributions partagent ce constat et ces objectifs. A titre d'exemple, la contribution n° 1911, en affirmant que les 130 000 utilisateurs de l'infrastructure « justifient juridiquement l'intérêt public majeur d'un désenclavement, on conçoit mal qu'autant d'actifs immobilisés chaque jour aux heures de pointe ne le justifient pas *a fortiori* ».

La commission note par ailleurs que les deux pays (France et Luxembourg) sont engagés dans un programme d'augmentation de la capacité de la ligne ferroviaire. Elle est développée un peu plus loin dans le présent rapport.

La commission d'enquête considère que l'objectif de désaturation poursuivi et les impacts positifs de l'amélioration globale des mobilités attendue dans le sillon lorrain et en particulier dans sa section Nord, sont déterminants pour l'économie locale.

- Les prévisions de trafic au regard de la saturation de l'infrastructure

Les hypothèses retenues reposent sur des projections dont la pertinence est contestée par bon nombre de contributions. Celles-ci ne prendraient pas suffisamment en compte les évolutions attendues en termes de mobilités, notamment le développement des transports collectifs, du covoiturage et des modes actifs, qui plus est dans un contexte de conflits et de crise énergétique.

Les doutes exprimés pourraient être confortés par les travaux issus de la littérature scientifique en économie des transports, soulignant que l'on peut s'interroger sur la fiabilité des projections dans la mesure où une part importante de la capacité des gains de fluidité observés immédiatement après les travaux tendraient ainsi à s'éroder au fil du temps, jusqu'à retrouver des niveaux de congestion proches de la situation antérieure dans un délai de 3 à 10 ans en raison du trafic induit.

Pourtant les données contenues dans le dossier (notamment dans sa pièce F), les explications apportées par le porteur de projet dans son mémoire en réponse (pages 76 et 77) et sa note complémentaire (datée du 29 juillet 2026), permettent de comprendre la méthodologie et les enjeux des modélisations de trafic qui ont été mises en œuvre pour évaluer le projet A31bis. L'ensemble des données montrent que les hypothèses d'évolution du trafic sont basées sur les projections socio-démographiques et économiques d'instituts statistiques étatiques (INSEE pour la France, LISER pour le Luxembourg), ainsi que sur les scénarios prospectifs d'évolution de la dynamique transfrontalière construits par l'AGAPE (Agence d'Urbanisme et de Développement Durable Lorraine Nord), apparaissent crédibles. Ainsi, comme le confirme la DREAL dans sa note précitée, *« les situations futures (2030, 2050, 2070) sont définies en prenant en compte l'ensemble des projets d'aménagement et d'infrastructure du territoire, et les projections démographiques et d'emplois »*.

Le maître d'ouvrage, sur la base de ces projections, prévoit la disparition de la saturation routière une fois le contournement de Thionville et l'élargissement de l'infrastructure actuelle dans sa partie nord réalisés, tout en reconnaissant que l'autoroute absorbera un afflux d'utilisateurs supplémentaires, notamment au regard de la croissance estimée du nombre de travailleurs frontaliers (+ 6300/an).

Les projections présentées dans le dossier montrent néanmoins une diminution relative de la fluidité et donc du gain de temps à l'horizon 2050, soit environ 15 ans après la potentielle livraison de l'ouvrage (pièce F p.108 et 109).

Enfin, la commission a regardé les effets sur la circulation d'autres aménagements routiers comparables, et en particulier le contournement ouest de la ville de Strasbourg (COS) mis en service en 2021. Le bilan apparaît globalement positif en termes de réduction de la congestion sur la M35 (ex. A35) mais surtout de report de trafic des poids-lourds en transit (désormais interdits en traversée de Strasbourg) sur l'axe de contournement.

Le dernier rapport, publié en 2025 par l'ADEUS, donc 3 ans après la mise en service du COS, met en évidence des constats que le maître d'ouvrage synthétise dans son mémoire en réponse : *« dans la traversée de Strasbourg (M35, ex-A35), un temps de parcours réduit de -20 % à aux heures de pointe, une accidentalité nettement améliorée grâce non seulement au report du trafic poids lourds mais aussi à la mise en œuvre de mesures d'accompagnement (interdiction de transit PL, vitesse limitée à 70 km/h, voie réservée au covoiturage) ; l'interdiction de la circulation des poids lourds en transit est bien respectée, avec*

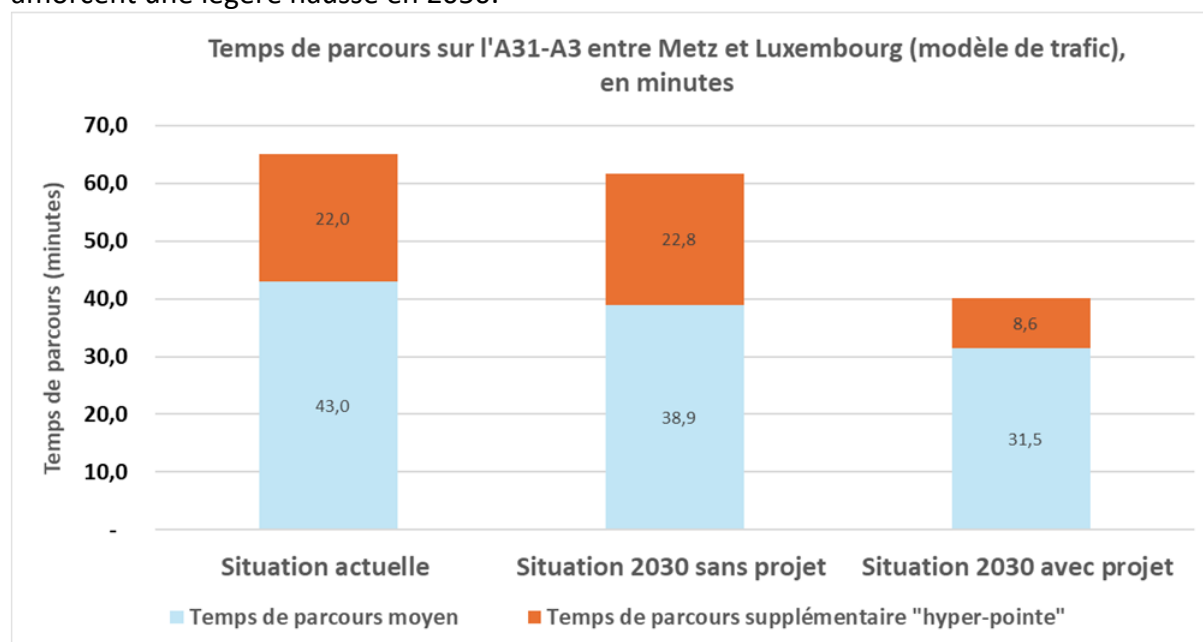
des baisses du trafic PL de -40% à -60% selon les secteurs par rapport à 2019 (année de référence pré-covid). A hauteur de Cronembourg, secteur le plus chargé, le trafic PL est passé de 20 000 PL/jour en 2019 à 10 000 PL/jour en 2024. Un niveau de trafic PL global (COS + traversée de Strasbourg) stable, l'ouverture du COS n'a pas attiré de nouveaux trafics PL sur le réseau hyper structurant strasbourgeois (A355 COS et M35 ex-A35). Le report des PL en transit sur l'A355 s'est bien opéré. Pour le trafic VL, la diminution est moins perceptible au bout de 3 ans. Le trafic VL est en baisse en 2024, après des hausses continues observées en 2022 et 2023. La hausse de l'attractivité de la M35 ne se traduit plus par une hausse de trafic. Ainsi, le constat est globalement positif, même si le trafic de véhicules légers reste dense aux heures de pointe sur l'ancienne A35 (près de 160 000 véhicules aux heures de pointe certains jours).

La commission d'enquête estime que les données et la méthode utilisées par le maître d'ouvrage, éprouvées au niveau national, sont pertinentes et ont permis de modéliser avec sérieux la situation des mobilités dans leur ensemble une fois le projet réalisé, à l'horizon 2030, 2050 et 2070. Celles-ci démontrent que le projet contribuera à répondre aux besoins de mobilité toujours croissants au sein du sillon lorrain avec une capacité nouvelle importante capable d'absorber un trafic qui devrait croître d'environ 30 % d'ici 2050. Cet aménagement autoroutier déléstera prioritairement l'infrastructure actuelle (A31) d'une part importante du trafic des poids-lourds en traversée de Thionville.

4.2.2 Thématique gain de temps et l'amélioration de la fiabilité

Bon nombre de contributions déplore le trop faible gain de temps de parcours au regard de l'impact financier et environnemental du projet, tandis que quelques-unes se félicitent des gains de temps annoncés.

Le projet tel que décrit dans le dossier mis à l'enquête, en particulier dans la pièce F (pages 108 et 109) mise sur un gain de temps de 8 à 9 minutes pour un parcours complet (entre Richemont et frontière) en heures de pointe ; ce qui représente un gain d'environ 25% ; tandis que les temps de parcours en heures creuses restent les mêmes (avec et sans le projet). Ces chiffres estimés à l'horizon 2030, amorcent une légère hausse en 2050.



La commission d'enquête estime que le principal bénéfice pour les usagers de l'autoroute et en particulier pour les travailleurs frontaliers, n'est pas tant les gains de temps assez relatifs, mais l'amélioration significative de la fiabilité, c'est-à-dire la possibilité pour les utilisateurs de l'infrastructure de prévoir un temps de parcours moins aléatoire. Le maître d'ouvrage évalue la réduction des pertes de fiabilité à environ 80% grâce notamment à une diminution de l'accidentologie sur l'axe aux heures les plus chargées. Globalement, il estime que les bénéfices collectifs qui en découlent peuvent atteindre plus de 145 M€ (cf. §3.3.4 de la pièce F). La commission souligne cette amélioration significative pour l'économie locale et le confort des usagers de l'infrastructure routière.

4.2.3 Thématique report de trafic sur le réseau secondaire

La commission rappelle que la lutte contre le report de trafic sur le réseau secondaire est inscrite au titre des objectifs poursuivis dans le projet présenté par l'État.

Le maître d'ouvrage confirme dans son mémoire en réponse que les résultats du modèle de trafic prennent bien en compte les effets d'évitement du péage. Les études de trafic, dont les résultats (pièce F du dossier) tiennent compte de la mise en place d'un péage et fournissent les estimations de variation du trafic sur les principaux axes du réseau secondaire. Dans l'hypothèse où le projet se réalise, les estimations prévoient une baisse de trafic sur ce réseau comprise entre - 3 et - 6 %.

Même si ces estimations se révélaient exactes, l'impact le plus désavantageux du projet concernera de toute évidence la population vivant dans les communes plus ou moins proches de l'infrastructure autoroutière compte-tenu du risque de report de trafic qui demeure, le péage étant loin de faire l'objet d'une acceptabilité sociale (les personnes qui se sont exprimées durant l'enquête publique sont en effet très majoritairement opposées au paiement d'un péage pour circuler sur l'A31bis).

Quelle que soit son évolution, le trafic sur ce réseau secondaire, constitué principalement de routes départementales, est à l'heure actuelle déjà très dense. Aussi, un tel report, même limité, risque d'aggraver les difficultés des riverains qui doivent faire face aux fortes nuisances (y compris pollution atmosphérique) que génère ce trafic inadapté aux infrastructures existantes, en particulier en traversée des centres-bourgs aux heures de pointe.

Dans ce contexte, aucun bénéfice du projet ne semble pouvoir être espéré pour les habitants de ces territoires proches de frontière, et plus globalement des communes situées au nord de Thionville. Il est alors à craindre que les mosellans qui résident dans ces lieux, et qui ne travaillent pas au Luxembourg, ne subissent que les effets négatifs du projet, à savoir le report de trafic dans leur cadre de vie quotidien déjà saturé de véhicules et l'accroissement de leurs frais de déplacements à des fins personnelles (courses, fréquentation des équipements sportifs, culturels et autres, visites à leur famille, ...).

Cette situation risque donc de provoquer des inégalités sociales et territoriales au détriment des habitants du nord mosellan.

La commission d'enquête exprime donc un avis réservé sur ce point et demande au maître d'ouvrage de s'engager à tout mettre en œuvre pour éviter un report du trafic sur le réseau secondaire, notamment au travers de l'inscription dans le cahier des charges qui sera élaboré dans le cadre de la concession, d'une clause exigeant des tarifs de péage permettant d'une part d'inciter les

navetteurs et les véhicules en transit à rester sur l'autoroute, et d'autre part en proposant des tarifs modérés à certaines heures pour réduire la charge financière qui pèserait sur les habitants des communes situés au nord du département dans leurs déplacements personnels.

La commission demande également au maître d'ouvrage d'exiger du concessionnaire l'accompagnement des communes, y compris financier, dans la définition et le suivi des actions qui seront mises en place pour limiter le report de trafic sur le réseau secondaire.

4.2.4 Thématique modes de transports alternatifs

Il peut être regretté qu'à la lecture du dossier, les alternatives modales reposant sur les transports en commun (train, bus, car et modes de mobilité active) n'ont pas été exposées avec un niveau d'approfondissement et de précision suffisant permettant de justifier pleinement le choix du tracé neuf et la réalisation d'un tunnel profond.

Cependant, dans son mémoire en réponse au procès-verbal de la commission d'enquête, le maître d'ouvrage communique des informations complètes et importantes sur les investissements réalisés ou à venir en matière de transports en commun, ferroviaires ou routiers, notamment au niveau régional (SERM notamment) et dans le cadre de la coopération frontalière (ferroviaire). Il y décrit, entre les pages 97 et 108 dudit mémoire, les réalisations en cours et les projets à court terme (à l'horizon 2030).

Par ailleurs, la stratégie multimodale dans laquelle s'insère le projet est présentée au paragraphe 2.2 de la pièce B du dossier.

La signature d'un accord international franco-luxembourgeois en 2018 et d'un avenant en 2021, a acté le principe d'aménagements ferroviaires visant à renforcer progressivement l'offre de places dans les trains reliant les deux États, en périodes de pointe et dans les deux sens, pour les faire passer de 8 000 places (chiffre 2018) à 22 000 à l'horizon 2030.

Le Service express régional et métropolitain (SERM), dont le schéma d'ensemble définitif devrait être transmis au Gouvernement fin 2026, comprendra des améliorations de l'offre TER sur plusieurs lignes comme celle reliant Thionville à Longwy.

Ces aménagements ferroviaires programmés se déroulent en deux phases. La première phase permet d'augmenter l'offre de places de + 50%, soit un passage de 8 500 à 13 000 places assises lors des heures de pointe par sens. La deuxième phase vise à « *optimiser la ligne au maximum de ses capacités pour faire circuler encore davantage de trains, soit 8 TER + 1 train de marchandises + 1 TGV par heure, c'est-à-dire 1 TER toutes les 7 minutes 30 en période de pointe* » (mémoire en réponse du maître d'ouvrage pages 256 et 257).

Une autre évolution devrait améliorer significativement la circulation des trains. Il s'agit de la mise en service par le Luxembourg, d'une nouvelle ligne ferroviaire reliant Bettembourg à Luxembourg, permettant, comme l'indique le maître d'ouvrage dans son mémoire, « *de séparer les circulations ferroviaires venant de France (ligne dédiée aux flux transfrontaliers) de celles venant de Esch-sur-Alzette. Ces circulations ne seront donc plus en conflits comme sur la ligne actuelle.* »

La commission d'enquête estime que la réponse argumentée de la DREAL aux demandes de nouvelles lignes de trains exprimées par des contributeurs, apporte des éléments utiles pour mieux appréhender cette problématique et rappeler que la création de lignes ferroviaires supplémentaires se révèle onéreuse et porteuse d'impacts lourds sur l'environnement et la propriété privée (expropriations). Le maître d'ouvrage explique, en effet, que « *la réalisation d'une ligne nouvelle*

côté français a été expertisée dans le cadre des études du projet de SERM : celle-ci s'avérerait très onéreuse (entre 2.5 et 3.5 Mds €) et très complexe en termes d'insertion environnementale et urbaine, avec de très nombreuses expropriations à prévoir. Un tel aménagement permettrait, par ailleurs, d'ajouter seulement 2 sillons (2 trains) voyageurs par sens avec des trains limités en longueur pour des raisons de raccordement sur le réseau existant (les trains devraient forcément revenir sur la ligne ferroviaire existante à la frontière pour rentrer au Luxembourg) ».

Au regard de ces contraintes, seule la création d'« une troisième voie sur deux sections de ligne pour limiter l'impact du trafic fret sur celui des voyageurs (sas fret de Bettembourg et de Woippy) » est retenue.

Le tableau suivant apporte des informations synthétiques sur les différents scénarios étudiés et leur impact sur la capacité des trains et les modes de réalisation.

Zoom sur le sillon lorrain

Augmentation de la capacité d'emport ou renfort de fréquence

Horizon	Situation actuelle	2026	Protocole France-Lux. (décennie 2030)	Scénario préférentiel SERM Compositions longues 2040-2050	Scénario de doublement de la ligne étudié et écarté Augmentation nombre de sillons (scénario 3) 2040-2050
Sillons TER/h/sens	6	6	8	8	10
Fréquence à Thionville	10'	10'	7'30	7'30	6'
Fréquence à Metz	15'	15'	10'	10'	7'30
Composition max (Places assises)	680	900		 1400	900
Nb places max théorique en HP	4080 (9000 période de pointe)	5400 (13000 période de pointe)	7200 (22500 en période de pointe)	11200 ⇒ La meilleure capacité	9000
Conditions de réalisation		- Allongement quais : Fait - Acquisition, modification, homologation rames : en cours	- Opérations du protocole - Complément parc matériel	- Allongement quais, modif. signalisation, adaptations gares - Acquisition matériel roulant - Gestion de flux en gares et intermodalité	- Doublement de voies (2,5 à 3,5 Md€) - Acquisition matériel roulant

⇒ L'augmentation de la capacité d'emport des rames (allongement des rames) peut permettre une meilleure augmentation de l'offre avec des investissements bien moins importants

11/07/2025 SERM Lorraine-Luxembourg - Entretien EMM



4

Ainsi la commission note que le développement de l'offre ferroviaire, même s'il ne fait pas partie intégrante du projet A31, participe aux réponses apportées aux besoins de mobilité croissants. Elle prend acte que, d'ici l'éventuelle mise en service de l'A31bis, l'offre ferroviaire pourrait atteindre aux heures de pointe 8 trains TER, 1 train TGV (et 1 train de marchandises), soit 10 sillons au total par heure dans les deux sens de circulation, et note la participation financière de l'État luxembourgeois aux investissements dédiés au renforcement de la desserte ferroviaire transfrontalière (enveloppe de 220 millions d'euros).

La commission estime que ces actions doivent être corrélées au développement de l'offre en stationnement abordable (parkings gare, parkings relais) et invite le maître d'ouvrage à inclure dans le cahier des charges de la concession des clauses spécifiques à ces infrastructures.

La commission d'enquête recommande que les études soient lancées dès à présent pour anticiper la réalisation du scénario SERM 2040/2050.

4.2.5 Thématique transports collectifs routiers

Le projet A31bis favorise le développement de l'offre de cars transfrontaliers du fait de l'élargissement des autoroutes A31 et A3 (au Luxembourg) et la réservation d'une voie dédiée (bande d'arrêt d'urgence) au transport collectif, entre Thionville et le Luxembourg. Cette mesure permettrait d'augmenter de 50 % la fréquence des cars en circulation dans le sens du trafic en heure de pointe (Thionville - Luxembourg le matin et Luxembourg-Thionville le soir).

La commission d'enquête reconnaît les évolutions significatives en matière de transports en commun collectif routier en complément de l'offre ferroviaire et des actions développées par le Service express régional et métropolitain (SERM), dont le schéma d'ensemble définitif devrait être transmis au Gouvernement fin 2026, et qui a l'ambition de développer les transports en commun (nouveaux parkings-relais, corridors pour les cars transfrontaliers, notamment entre l'A30 et Audun-le-Tiche, renforcement du réseau des cars avec des prolongements).

4.2.6 Thématique covoiturage

Le maître d'ouvrage étudie, conjointement avec le Luxembourg où une expérimentation est en cours, l'affectation de l'une des voies de circulation au covoiturage : la bande d'arrêt d'urgence élargie. Il note néanmoins qu'au niveau national, les premiers retours d'expérience des voies réservées au covoiturage mises en place en France montrent un taux de non-respect des restrictions de circulation sur la voie réservée, en l'absence de la mise en place de systèmes de contrôle et de sanction.

La commission d'enquête observe que la ville de Strasbourg se félicite des effets de la voie réservée mise en place sur la M35 (ex A35) qui a favorisé le covoiturage (+ 2 points) ; les contrôles automatisés ayant permis quant à eux de diminuer le non-respect de cette voie.

Par ailleurs, une expérimentation nationale en cours depuis septembre 2023 à l'initiative de la Direction Interdépartementale des Routes Nord (DIR Nord) a montré des résultats encourageants : la voie réservée (activité 2h30 par jour) sur l'autoroute A1 après 2 années, a contribué à faire progresser le covoiturage de 18 % à 20 % dans le sens Paris – Lille. La commission précise qu'un radar de vidéoverbalisation a été mis en place fin 2025 pour optimiser le fonctionnement de la voie réservée.

Compte tenu de ces éléments, et afin de diminuer au maximum le nombre de véhicules sur l'infrastructure en luttant contre l'autosolisme, la commission d'enquête demande au maître d'ouvrage de tout mettre en œuvre pour rendre possible et efficiente une voie réservée au covoiturage, qui pourra être dynamique (activée à certaines heures) et de mettre en place les moyens de lutte contre les fraudes pour permettre à la voie réservée au covoiturage d'être effective. Elle l'encourage fortement à développer davantage de parkings relais sur l'ensemble du territoire du nord lorrain et d'encourager toute autre action en faveur du covoiturage, notamment des tarifs de péage attractifs.

4.2.7 Thématique transport de marchandises : fret ferroviaire et fluvial

Le fret ferroviaire

En matière de ferroutage, le maître d'ouvrage souligne que « la voie ferroviaire du Sillon lorrain (et le canal de la Moselle) font déjà partie des axes majeures de fret au plan national.

Dans la région Grand Est, l'État et la Région se sont conjointement engagés pour aider la filière concernée à moderniser et le développer le fret ferroviaire (détail p. 105 et 106 du mémoire en réponse), ainsi que le transport voie fluviale, notamment dans le cadre des actions inscrites dans le volet mobilités 2023-2027 du contrat de plan État-région en cours de mise en œuvre.

La Région a par ailleurs acté le principe de la mise en place de l'écotaxe (ou écocontribution). Elle devrait entrer en vigueur courant 2027. Cette taxe, qui permettra de financer l'entretien et l'amélioration des infrastructures routières, devrait présenter des tarifs plus modiques que ceux du péage.

La voie fluviale

Le maître d'ouvrage apporte des informations fournies sur les investissements et opérations prévus en matière de transport par voie fluviale dans son mémoire en réponse (p. 105 et 106).

La commission d'enquête prend acte de l'importance des investissements dans le domaine fluvial.

Conclusion globale sur l'évolution de la mobilité

La commission d'enquête estime que le projet de l'A31bis apporte surtout une amélioration qualitative, l'effet quantitatif étant relativement limité avec 1 point de plus seulement de part modale bus mais une forte amélioration de la régularité des cars transfrontaliers.

En matière de transport routier individuel, le gain est beaucoup plus marqué, avec jusqu'à 35 % de réduction des temps de parcours, 50 à 100 % d'augmentation des vitesses moyennes sur les sections les plus congestionnées et 80 % d'amélioration de la fiabilité des trajets frontaliers.

Mode de transport	Situation actuelle	Horizon 2030	Amélioration
Trains transfrontaliers	6 trains/h	8 trains/h	+33 %
Cars sur A31	16 cars/h	23 cars/h	+44 %
Part TC transfrontalière (train+bus)	≈15 %	≈18 %	+20 %
Capacité A3 Luxembourg	2 voies/sens	3 voies/sens	+50 %

La commission d'enquête reconnaît que les investissements et les actions de l'État en faveur du développement et l'amélioration de l'offre de transport dans le sillon lorrain, en lien avec le Luxembourg et les collectivités locales concernées et en particulier la Région, permettent d'inscrire le projet A31bis dans une approche multimodale. Les efforts réalisés et projets actés en matière de transports en commun ferroviaires et routiers et transport fluvial, ne semblent pas pouvoir absorber les déplacements toujours croissants dans le Nord Lorrain, en particulier entre Thionville et la frontière luxembourgeoise. Elle regrette cependant que l'ensemble de ces projets ne conduit qu'à augmenter, à court et moyen terme, la place des transports collectifs dans la part modale des transports que de quatre points. Dans ce contexte, la commission d'enquête recommande de poursuivre et d'intensifier les efforts réalisés afin d'accroître la part modale des transports partagés et de prévenir ainsi une nouvelle saturation de l'A31 et l'A31bis, et par voie de conséquence du réseau secondaire, à moyen terme (horizon 2050).

Sur la question du report de trafic, la commission renvoie à la conclusion intermédiaire ci-dessus (report de trafic) et à sa position réservée.

4.3 Thèmes nuisances

Le public s'inquiète de l'évolution de sa qualité de vie avec la mise en œuvre de ce projet. En effet, environ 15 % des observations traitent de ce thème.

4.3.1 Thématique bruit

Le passage en 2X3 voies pourrait générer une augmentation du trafic.

La commission d'enquête constate que :

- les mesures datent de 2020 et 2021, soit à des périodes où le trafic était impacté par la COVID mais après simulation ceci serait plutôt favorable aux riverains,
- la direction des vents était orientée plutôt d'est en ouest.

Le porteur du projet s'engage dans le dossier à installer des protections acoustiques au droit des zones d'habitations potentiellement exposées à des nuisances supérieures à 65 dB de jour, afin de garantir un niveau d'exposition à moins de 65 dB de jour sur les sections suivantes :

- Au nord de Thionville,
- De l'A30 réaménagée,
- De l'A31 au sud de l'échangeur de Richemont réaménagée.

Les protections acoustiques sur la nouvelle section, c'est-à-dire le contournement ouest de Thionville, garantiraient le seuil réglementaire de 60 dB en jour et 55 dB en nuit, le long de la RD 653 à Terville des protections par un merlon et de façades seront réalisées.

La commission d'enquête note que le projet pourrait réduire les nuisances sonores par le respect des normes et dans son mémoire en réponse, l'État s'engage à allonger la tranchée couverte à l'entrée sud du tunnel, ce qui réduirait de fait les nuisances sonores pour les riverains. L'obligation de résultat serait validée après mise en service.

La commission d'enquête recommande :

- de réaliser des nouvelles campagnes de mesures avec des conditions de vents d'est en ouest et inversement dans la mesure où des habitations sont situées de part et d'autre de l'autoroute pour la demande d'autorisation environnementale ;
- d'assurer un respect des normes acoustiques y compris durant la période travaux.

4.3.2 Thématique vibrations

Des habitants situés à proximité du futur tunnel s'inquiètent des dommages que pourraient générer les travaux de percement ainsi que les effets sur le retrait /gonflement des argiles.

Cette crainte légitime est prise en compte par le porteur de projet qui prend l'engagement dans son mémoire en réponse de réaliser :

- un constat d'huissier indépendant désigné par le Tribunal judiciaire avant le début des travaux,
- un constat d'huissier indépendant désigné par le Tribunal judiciaire après les travaux.

De fait, les riverains auraient l'assurance que les dommages seraient à la charge du concessionnaire sachant que le Tribunal judiciaire le mettrait en demeure en cas de dommages éventuels.

4.3.3 Thématique pollution, qualité de l'air

La pollution due au trafic est une réalité qu'il est nécessaire de bien comprendre.

ATMO-Grand-Est est une association à but non lucratif agréée par le ministère chargé de l'Environnement et a la charge de la surveillance de la qualité de l'air dans la région.

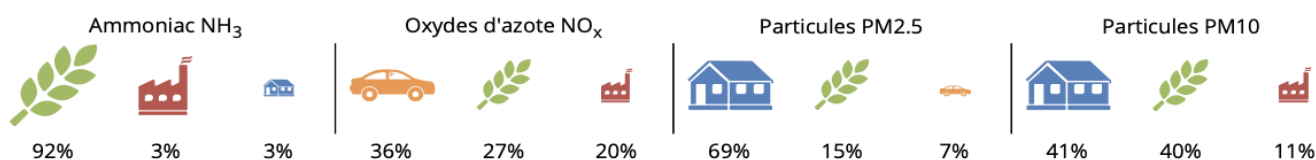
Les missions de ATMO-GE sont :

- d'améliorer la connaissance,
- d'assurer le suivi des données dans le domaine « climat-air- énergie »,
- d'accompagner la diffusion des données sur le territoire.

Les chiffres ci-dessous sont extraits du site internet de ATMO-GrandEst.

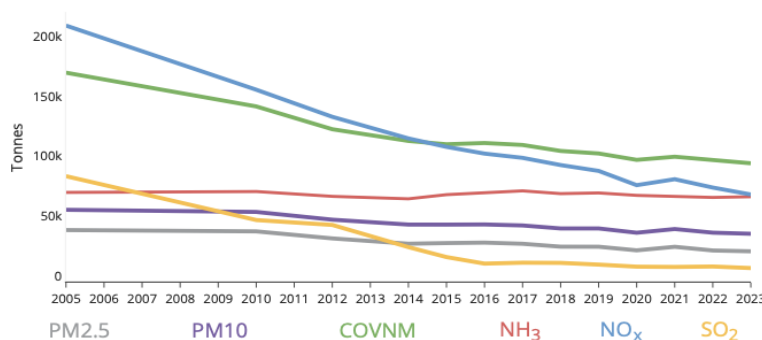
Emissions de polluants atmosphériques

Les 3 principaux secteurs émetteurs par polluants atmosphériques en 2023



Evolution des émissions des polluants atmosphériques (en tonnes)

L'exposition à la pollution de l'air à long terme (chronique) comme à court terme (lors de pics de pollution) a des impacts importants sur la santé, en particulier pour les personnes vulnérables ou sensibles. En France, la pollution de l'air extérieur réduit l'espérance de vie de 9 à 15 mois environ.



Les Chiffres-clés en un clin d'oeil Edition 2025 - Grand Est

Comme on peut le constater, les transports routiers sont à l'origine en 2023 dans la Région Grand-Est de :

- 36 % des émissions de l'Oxyde d'azote (NO_x),
- 11 % des particules fines PM₁₀,
- 7 % des particules fines PM_{2.5}.

Les NO_x ont baissé d'environ 40 % entre 2005 et 2023, alors que les particules fines PM enregistrent une baisse moins significative bien que le nombre de véhicules ait augmenté (par exemple entre 2018 et 2025 : + 1 600 000) source statistiques.developpement-durable.gouv.fr.

Pour encore mieux appréhender la situation au niveau de l'A31, ATMO-GrandEst a installé une station de mesure fixe en bordure de l'A31 à Metz. A cet emplacement, la configuration est à 2X2 voies auxquelles s'ajoutent d'un côté une voie d'accès et de l'autre 2 voies de sortie.

Le niveau de trafic moyen de l'A31 seul (chiffres extrait du dossier d'enquête) :

	2018	2030
Metz	85 000 véhicules jour	86 000 véhicules jour
Au-delà de Thionville	65 000 véhicules jour	86 000 véhicules jour

Au regard de ces chiffres, on constate que le niveau de trafic au-delà de Thionville en 2030 serait comparable à celui actuel de Metz.

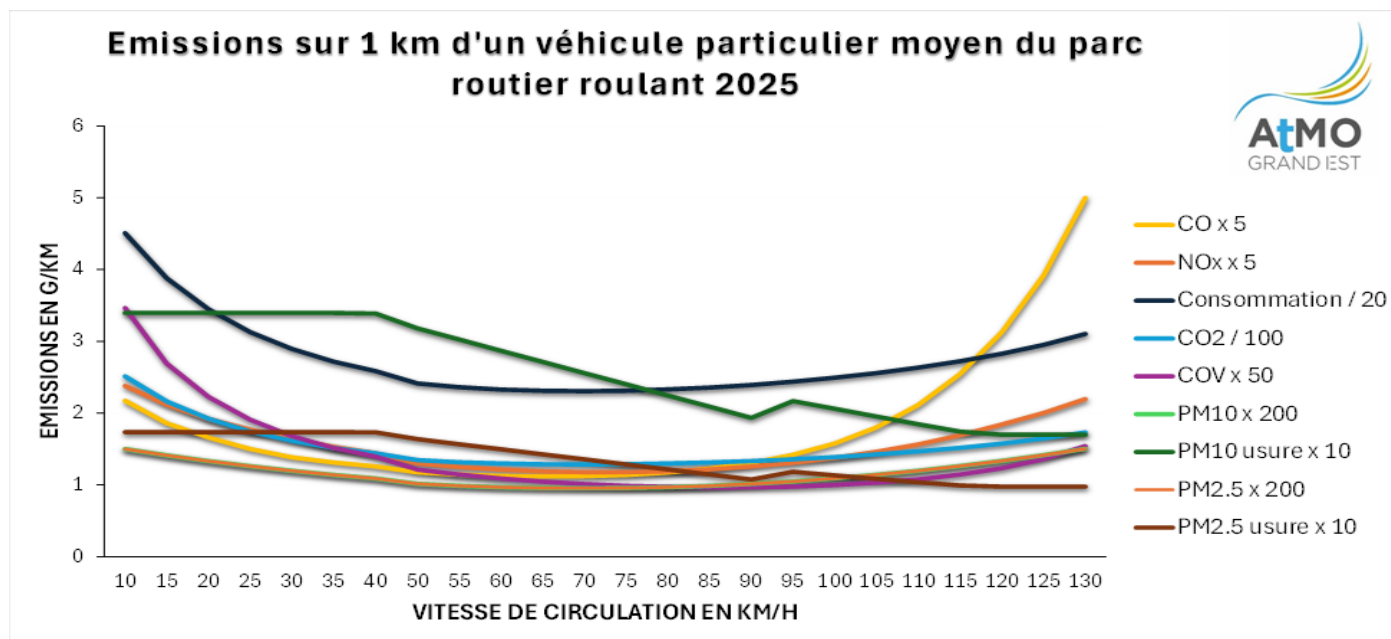
Polluant /Année	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Monoxyde d'azote (ug.m-3)	46	42	33	37	28	28	22	21	22	21
Dioxyde d'azote (ug.m-3)	42	40	37	40	30	30	29	25	26	23
Particules, diamètre < 10 µm (ug.m-3)	-	-	-	-	-	21	19	18	18	19

Comme on peut le constater malgré une hausse du trafic, le niveau de pollution diminue sous l'effet de l'amélioration du parc automobile due en grande partie à l'évolution des normes européennes (voir ci-dessous).

Cette évolution devrait se poursuivre par l'effet conjugué :

- De l'amélioration du parc automobile avec la suppression des anciens modèles plus polluants. En 2020, 17 % des véhicules étaient en vignette Crit air 4 et 5 alors qu'en 2025 ils n'étaient plus que 8,6 %.
- Du développement des véhicules électriques, non émetteurs de Nox. 30 % des ventes de voitures neuves en juin et juillet 2026 sont électriques.
- De la nouvelle norme Euro 7 avec mise en application au deuxième semestre 2026 qui impose des restrictions concernant les particules fines (PM) aussi bien pour les véhicules légers que pour les poids lourds.

Un autre élément favorable concerne les émissions des véhicules en fonction de la vitesse, comme on peut le constater ci-dessous :



Une vitesse entre 60 et 80 km/h est la vitesse optimale pour les différentes émissions alors que les émissions sont plus importantes en dessous de 40 km/h (bouchons).

La commission d'enquête considère que l'objectif de réduire la congestion de l'A31 par l'augmentation de la capacité autoroutière, le développement du covoiturage, de l'offre de bus ainsi que ferroviaire devrait augmenter la vitesse et donc réduire les émissions.

Quelques éléments du dossier vont également dans le sens de l'amélioration :

- L'interdiction de transit des poids lourds en traversée de Thionville,
- Le principe du tunnel qui réduirait les nuisances pour les habitants de Florange.

De plus, le maître d'ouvrage s'engage, dans son mémoire en réponse, à :

- Étudier l'opportunité d'installer de nouvelles stations de mesures fixes,
- Faire un suivi par ATMO-GE, de la qualité de l'air,
- Mettre en place un suivi des indicateurs environnementaux.

La commission d'enquête recommande au porteur de projet de valider le respect des normes aux niveaux des entrées et sorties du tunnel et suggère qu'une station fixe de mesures soit installée à la sortie nord du tunnel.

4.4 Thème patrimoine

Le domaine de Bétange est la dernière résidence privée de maître de forge et donc un témoin de l'histoire sidérurgique lorraine.

Le domaine de Bétange est intégralement inscrit au titre des Monuments Historiques :

- Le parc de 65 hectares et sa grille d'enceinte en fer forgé depuis 1993 ;
- Le château depuis 2007 ;
- L'allée des marronniers depuis 2025.

Le site de Bétange a été récompensé par plusieurs prix et labels pour son parc et l'allée et forme un poumon vert de 300 hectares avec la forêt domaniale de Florange. Ce parc représente un ensemble environnemental où plus de 70 espèces d'oiseaux y ont été recensées.

Le site de Bétange a été choisi parmi les 5 sites pilotes en France de l'Observatoire Monuments Historiques et Développement Durable.

L'inscription d'un bâtiment au titre des Monuments Historiques entraîne automatiquement une servitude de protection de ses abords. Cette servitude s'applique à tous les immeubles et les espaces situés à la fois dans un périmètre de 500 mètres de rayon autour du monument et dans son champ de visibilité.

Le maître d'ouvrage s'engage dans son mémoire en réponse « à poursuivre la collaboration avec l'Architecte des Bâtiments de France dans la suite des études ».

De plus, dans le cadre de la demande d'Autorisation Environnementale, l'avis conforme de l'ABF serait obligatoire.

Par ailleurs, le système racinaire des marronniers constituant l'allée ne serait pas perturbé par la situation du point supérieur du tunnel situé à plus de 12 mètres. La commission d'enquête a validé ce point par plusieurs sources dont la Société Nationale d'Horticulture de France « *Les racines latérales fortes sont situées dans la couche supérieure du sol. Pour un arbre centenaire elles s'étendent de 10 à 25 mètres du tronc (souvent bien au-delà de la projection de sa couronne) de sol, à une profondeur se situant entre 1,50 m et 3 m au grand maximum. Il n'y aura donc aucune racine atteignant 6 mètres de profondeur* ».

La commission d'enquête considère qu'une éventuelle relocalisation d'entreprises aux abords du site de Bétange serait inopportune.

L'engagement du maître d'ouvrage à réduire l'impact sur la zone Sainte Agathe, diminuerait de fait le besoin en surface de relocalisation.

La commission d'enquête considère que le site ne devrait pas subir de dommages compte tenu de l'ensemble des engagements du maître d'ouvrage.

4.5 Thème risques

4.5.1 Thématique inondations

Le projet de l'A31bis permet une mise à niveau de l'infrastructure existante. A l'heure actuelle, les eaux de pluie ruissellent sur la chaussée, se chargent en polluants et finissent dans les parcelles voisines. L'étude d'impact consacre une partie (2) au sujet du « traitement des eaux pluviales, rétablissement des écoulements naturels et protection de la ressource en eau ».

De plus, une étude hydraulique a été réalisée et figure dans le dossier (pièce K9).

Cette étude conclut que le projet n'engendre pas de risques particuliers relatifs aux inondations. L'ensemble des ouvrages existants ou à construire a fait l'objet d'une analyse précise de

dimensionnement en fonction du contexte hydrologique. La référence de cette étude pour la conception des ouvrages hydrauliques et du système de gestion des eaux est la crue centennale afin de prévenir une éventuelle aggravation du risque d'inondation.

Le porteur de projet précise que *« La construction de l'A31bis s'accompagnera de la création d'un système de gestion des eaux pluviales de voirie permettant :*

- *De gérer les eaux pluviales ruisselant sur l'autoroute en cas de fortes pluies ;*
- *De gérer les eaux en cas de pollution accidentelle (fuite d'hydrocarbures, déversement de produits en cas d'accident d'un poids-lourds transportant des marchandises dangereuses, etc.), permettant ainsi de protéger les écosystèmes et les riverains de toute éventuelle pollution ;*
- *D'assurer la sécurité des usagers, en évacuant l'eau des chaussées et des talus ;*
- *D'assurer la pérennité de l'infrastructure autoroutière, en collectant les eaux et en les évacuant de la chaussée ».*

L'infiltration des eaux de chaussées est la solution privilégiée, sauf si les secteurs concernés rencontrent une vulnérabilité à la pollution vis-à-vis des masses d'eaux souterraines ou superficiels.

Par ailleurs, comme évoqué ci-dessus, l'ensemble des ouvrages existants ou à construire a fait l'objet d'une analyse précise de dimensionnement en fonction du contexte hydrologique (pièce K9).

Une crainte forte du public concerne une inondation potentielle du tunnel. Le porteur de projet répond dans son mémoire que cette section disposera d'un système de collecte et de traitement des eaux dédié (dit aussi système d'assainissement). Il permettra de *« traiter à la fois les eaux provenant de l'infiltration des eaux du terrain à travers les revêtements de l'ouvrage, les eaux pluviales, qui sont canalisées aux têtes des tunnels et les résidus d'eau pluviales amenés par les véhicules. Ces eaux seront acheminées par l'intermédiaire de pompes de relevage au niveau des bassins de traitement positionnés au droit des têtes de tunnel »*. Le porteur de projet ajoute que *« l'étude de modélisation hydraulique complète a été réalisée (pièce K9 évoquée ci-dessus). Elle s'appuie notamment sur un dispositif complet de relevés de données sur plusieurs années grâce à plusieurs piézomètre in situ (carte de localisation des piézomètres, page 6 de la pièce K10). Les résultats montrent que la conception du tunnel n'induit pas de perturbations sur les niveaux d'eaux souterraines, notamment grâce à la mise en place d'un dispositif de franchissement souterrain. Les résultats montrent également que l'aménagement de la section souterraine n'engendre pas de risque particulier concernant les inondations (les emprises du tunnel ne se trouvant, par ailleurs, pas dans une zone à risque d'inondation) »*.

Le risque en matière d'inondation au niveau du tunnel est donc bien documenté et pris en compte.

Sur le sujet des inondations, la commission d'enquête estime que le sujet est traité sérieusement par le porteur de projet.

Le fait de collecter les eaux de ruissellement permettra de mieux encadrer ce risque, mais également de dépolluer ces eaux chargées en polluants avant de les restituer dans le domaine naturel. C'est une amélioration par rapport à l'infrastructure existante.

Enfin, le tunnel n'entraînerait pas de difficulté particulière sur ce sujet car les eaux y seront collectées via un système dédié.

4.5.2 Thématique accidentologie

L'un des objectifs poursuivis par le projet de l'A31bis est de réduire l'accidentologie en mettant aux normes l'infrastructure vis-à-vis des normes de sécurité routière. Cette thématique est bien traitée dans le dossier (pièce B notamment) et peu d'avis sont défavorables sur ce sujet. En effet, la plupart des contributeurs qui se sont exprimés sur ce sujet, soient directement, soient en y faisant allusion, ont souligné le caractère dangereux de l'infrastructure actuelle. Ce ressenti se confirme par des chiffres disponibles dans le dossier.

Ainsi, l'évaluation socio-économique (pièce F du dossier) indique que le projet permet d'éviter 2 tués, 6 blessés graves et 13 blessés légers sur la période d'évaluation (tableau 39). Dans cette même pièce figure la fiabilisation des temps de parcours. Le passage à 2x3 voies permettra une diminution de l'accidentologie sur l'axe, ainsi que la mise en œuvre plus efficace d'éventuelles interventions nécessaires en cas d'incident. De plus, le passage à trois voies permet de conserver un fonctionnement à deux voies en cas d'incident ou de réaliser une signalisation adaptée par l'exploitant lors des travaux ou des opérations de maintenance.

Certaines craintes ont toutefois été formulées, notamment sur deux aménagements prévus : la bande d'arrêt d'urgence utilisable par les transports en commun et le passage dans le tunnel.

Concernant le premier sujet, le porteur de projet précise, dans son mémoire en réponse, que l'aménagement d'une voie réservée aux transports en commun sur l'espace habituellement réservée à la bande d'arrêt d'urgence est aujourd'hui réalisé dans d'autres agglomérations comme Marseille, Strasbourg, Grenoble, Rennes ou Nantes. Il ajoute que les retours d'expérience sont très positifs pour le développement des transports en commun sans qu'il ne soit constaté de problème de sécurité routière (les cars circulant sur cette voie avec une vitesse limitée à 70 km/h ou dans la circulation générale en l'absence de congestion).

Le porteur de projet précise que la conception de la voie réservée aux transports en commun est encadrée par un référentiel afin de garantir la sécurité routière sur la section sur laquelle elle sera aménagée. Il ajoute qu'en cas d'arrêt d'un véhicule en détresse, les transports en commun éviteront le véhicule qui effectue un arrêt d'urgence en revenant sur les voies de circulation générale. La vitesse des transports en commun est limitée à 70 km/h sur ces voies réservées afin de permettre les évitements.

Par ailleurs, le même aménagement étant réalisé du côté Luxembourgeois, il convient de le réaliser en France pour que l'infrastructure soit identique des deux côtés de la frontière.

Concernant le sujet du tunnel, le dossier précise qu'un plan de gestion du trafic sera activé en cas d'accident dans le tunnel. Il peut permettre, dans les situations le nécessitant, de fermer le tunnel avec la mise en place d'itinéraires de déviation. Il est à noter que le porteur de projet affirme ce plan de gestion fera l'objet d'une concertation entre les services de la préfecture, les gestionnaires de voiries du territoire (Région Grand Est, Département de la Moselle, Intercommunalité et Communes) et le

concessionnaire. Les sections souterraines sont équipées de dispositifs spécifiques comme des flèches d'affectation de voies ou encore une présignalisation avec les entrées du tunnel.

Dans sa réponse à une contribution du public, le porteur de projet précise encore que « *Les équipements d'exploitation et de sécurité en lien avec le tunnel ont été validés par le Centre d'études des tunnels (CETU – service de l'État, compétent en matière d'aménagement des tunnels). Les équipements prévus dans le tunnel ont été dimensionnés pour faire face aux feux de transports de matières dangereuses, les fumées étant extraites aux têtes de tunnel. L'ouverture du tunnel au transport des matières dangereuses a justement induit le dimensionnement très conséquent du système de ventilation et d'extraction dite massive. Par ailleurs, la mise en service du tunnel sera, entre autres, spécifiquement conditionnée à la validation de la commission de sécurité, saisie sur la base d'une étude de danger, conformément à la réglementation en vigueur* ».

Une dernière crainte concerne le recours aux axes secondaires en cas de report des conducteurs de l'A31 vers les communes voisines, notamment pour éviter le paiement d'un péage s'il est mis en place. Le public a indiqué massivement que de nombreux automobilistes utilisent les axes secondaires, ce qui congestionne les communes concernées, qui plus est en ne respectant pas toujours le code de la route. Le porteur de projet rappelle que ce phénomène est lié à la saturation de l'autoroute lors des heures de pointe. L'augmentation en cours et continue du besoin de déplacement et donc des volumes de circulation, notamment lors des périodes de pointe, va continuer à exacerber ce phénomène en l'absence du projet A31bis. Cette situation aggrave la sécurité routière sur le réseau secondaire qui n'est pas conçu pour supporter un trafic aussi important, contrairement au réseau autoroutier. Sur le point précis de l'évolution du trafic sur le réseau secondaire, la commission renvoie à la partie concernant les mobilités, et plus précisément à celle sur le trafic.

Enfin, le respect du code de la route par les usagers a beaucoup été mis en avant dans les contributions mais aussi lors de la première réunion publique. L'infrastructure projetée ne peut répondre à cette problématique car ce sont les comportements qui doivent évoluer. L'État s'est engagé, dans son mémoire en réponse, à poursuivre sa politique de prévention en faveur de la sécurité routière.

La commission estime que le sujet de l'accidentologie est important et que le dossier permet de présenter les évolutions attendues en la matière. Le projet permettrait d'améliorer la sécurité sur l'infrastructure mais également de rendre l'intervention des secours plus efficace.

4.6 Thème socio-économie

Plusieurs aspects nous semblent importants :

- L'emploi concerné par l'expropriation ;
- L'emploi induit par les travaux ;
- Les gains de temps générés par l'amélioration du trafic.

Il est assez contradictoire d'argumenter que le projet développera l'économie, donc l'emploi, alors que, dans le même temps, plus d'une vingtaine d'entreprises du secteur Sainte Agathe sont dans une situation d'incertitude depuis plusieurs années et pour au moins 5 ans encore. Ces entreprises n'ont, à ce jour, aucune visibilité quant à leur devenir. Seront-elles impactées, délocalisées à quel emplacement, indemnisées à quelles valeurs ? Certaines entreprises en profiteraient pour s'installer au Luxembourg ? L'incertitude et l'immobilisme sont des éléments très défavorables pour une entreprise.

Le maître d'ouvrage a entendu ces préoccupations et s'engage à revoir l'échangeur pour réduire considérablement l'impact sur les entreprises et donc le besoin en relocalisation.

En revanche, il est certain que les travaux liés au projet génèreraient de l'activité et des emplois, et ce durant quelques années.

L'amélioration du trafic permettrait également de réduire les temps de trajet pour les frontaliers mais également pour les entreprises. Une contribution de l'entreprise Metzger (N° 586) est révélatrice à ce niveau, « *Grâce à la géolocalisation de nos camionnettes, nous avons chiffré précisément sur une année pleine, le temps cumulé passé à l'arrêt dans les embouteillages équivaut à deux poseurs payés à faire du sur-place. Soit environ 60 000 € par an : une dépense sans la moindre contrepartie, purement gaspillée* ».

La commission d'enquête rappelle :

- Qu'aucune expropriation de bâtiment d'habitation n'est prévue,
- Que l'argent public ne serait pas mobilisé pour ce projet,
- Que le projet serait financé par un péage des utilisateurs et non par le contribuable.

Le dossier démontre, dans sa partie F « Évaluation socio-économique », que la réalisation de ce projet serait viable sans subvention d'équilibre de la part de l'état.

Ce projet générerait de l'activité et de l'emploi, d'une part, durant les années de travaux ainsi que, d'autre part, par les gains de temps, en particulier pour les entreprises, induits par la réduction de la congestion actuelle.

La commission d'enquête estime que le maître d'ouvrage fait un grand pas pour réduire les impacts sur les entreprises en proposant deux alternatives de l'échangeur et en garantissant tous leurs accès.

La commission d'enquête recommande au maître d'ouvrage de prendre rapidement contact avec les entreprises de la zone Sainte Agathe pour les informer des nouvelles variantes et ainsi lever les incertitudes qui les concernent.

4.7 Thème concession/péage

Le financement du projet est évidemment un sujet central car le porteur de projet précise expressément dans le dossier que « *la mise en concession est une condition de la réalisation du projet qui existe si et seulement si ce moyen de réalisation est retenu et si le périmètre de la mise à péage est celui présenté dans le présent dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique* ».

Bien que l'État pose comme condition à l'utilité publique le fait que le projet soit réalisé via un mécanisme de concession, il est indispensable de se pencher sur le sujet.

Précisons donc en introduction que le projet, tel qu'il est présenté, ne prévoit pas l'engagement de deniers publics. Le porteur de projet rappelle dans son mémoire en réponse, mais également tout au long du dossier, que « *le modèle retenu pour le projet est une concession avec subvention d'équilibre nulle (cf. §3.4 de la pièce F). Le projet ne nécessite donc pas d'argent public et ne viendra pas impacter les finances publiques* ».

Ainsi, la critique, revenue de nombreuses fois, concernant le gaspillage d'argent public et le fait que le projet soit coûteux et inutile alors que l'état des finances publiques est désastreux n'apparaît pas cohérent. Une remarque y était souvent liée, à savoir orienter cet argent public vers d'autres projets comme par exemple investir dans les transports en commun. Or, c'est exactement cette stratégie que l'État poursuit en investissant dans le ferroviaire car il estime que l'impôt « collectif » peut financer ce type d'infrastructure, mais que c'est à l'utilisateur de payer pour le projet A31bis.

De plus, le porteur de projet affirme que le montant du projet rend impossible son financement uniquement sur crédits publics, en raison des contraintes budgétaires qui pèsent sur l'État et les collectivités locales d'une part, et de la nécessité d'inscrire le projet dans un calendrier raisonnable de réalisation au regard des perspectives de saturation de l'autoroute actuelle, d'autre part.

Le choix du financement via une concession a pour corolaire l'instauration d'un péage. Nombre de contributions relatives au refus d'un péage omettent le principe de la concession car le public a souvent évoqué le fait de payer deux fois : une fois au travers de l'impôt et une seconde fois le péage. Ce raisonnement est inexact si l'argent public (donc les impôts) n'est pas engagé dans le projet, si ce n'est dans les études bien évidemment.

En revanche, certaines personnes estiment que l'élargissement de l'A31 à la sortie nord du tunnel n'est pas la création d'une voie nouvelle et ne devrait donc pas faire l'objet d'une concession. Cet argument est intéressant. L'État justifie le principe du péage en avançant la mise aux normes de l'infrastructure existante et les aménagements nécessaires (aires de covoiturage, collecte des eaux pluviales, élargissement de la bande d'arrêt d'urgence, création ou rénovation d'ouvrages d'art, mise aux normes acoustiques, etc.). Il estime ainsi que bien qu'utilisant le tracé existant, le projet peut être considéré comme une nouvelle infrastructure.

Des craintes ont été formulées concernant le prix du péage et les profits réalisés par le futur concessionnaire. Le porteur de projet rappelle sur ce point que la sélection du candidat se fait via une procédure d'appel d'offres qui permet de choisir le concessionnaire le « mieux disant ». Le code de la commande publique ainsi que le droit communautaire (Union Européenne), imposent ainsi l'élaboration d'un cahier des charges et une publicité de la procédure, ainsi que des critères de sélection des candidats. Ce processus concurrentiel permet d'intégrer dans les critères de sélection de l'offre celui du meilleur équilibre pour l'utilisateur. L'autorité de régulation des transports contrôle le caractère raisonnable de la rémunération du concessionnaire.

De plus, le porteur de projet rappelle qu'il est prévu dans le code de la voirie routière que « *le cahier des charges de la concession prévoit un dispositif de modération des tarifs de péages, de réduction de la durée de la concession ou d'une combinaison des deux, applicable lorsque les revenus des péages ou les résultats financiers excèdent les prévisions initiales* ».

Dans la réponse apportée à la commission d'enquête publique sur la durée envisagée de concession, le porteur de projet n'apporte pas à ce stade de réponse définitive. Il précise que le code de la commande publique prévoit que la durée de la concession est déterminée en fonction de la nature et du montant des prestations ou des investissements demandés au concessionnaire, et ne doit pas excéder le temps raisonnablement escompté par le concessionnaire afin qu'il amortisse les investissements réalisés pour l'exploitation des ouvrages ou services avec un retour sur les capitaux investis, compte tenu des investissements nécessaires à l'exécution du contrat.

Cela étant dit, le dossier précise qu'un autre montage existe, préconisé par l'autorité de régulation des transports, qui consiste à réduire la durée des contrats de concession en vue de bénéficier plus fréquemment de la concurrence. Afin de répondre à cette demande du régulateur, il pourrait être retenu, s'agissant du projet A31bis, un modèle de concession plus courte (raccourcie d'une vingtaine d'années) avec versement d'une soulte en fin de contrat, représentative de la valeur non amortie du fait de ce raccourcissement. Ce montage est sans incidence sur les niveaux de tarifs de péage mais également sur les dépenses publiques puisque la soulte de fin de contrat sera prise en charge (sous forme de « droit d'entrée ») par le nouveau concessionnaire qui sera choisi pour la deuxième concession courte, conformément au système recommandé par l'autorité de régulation des transports.

Par ailleurs, le mécanisme de la concession impose au concessionnaire de supporter l'intégralité du risque, notamment en cas de coût de réalisation de l'infrastructure plus élevé que prévu et/ou en cas de moindre fréquentation de l'autoroute. Son intérêt ne devrait donc pas être de pratiquer un tarif prohibitif mais de rechercher un équilibre entre utilisation de l'équipement et la qualité de service rendu. De plus, l'instauration d'un péage contraindra l'utilisateur à un choix entre l'utilisation de l'équipement payant, et normalement plus rapide et sécurisé, et le réseau secondaire.

La commission rappelle également que les modes de déplacement sont généralement un choix de l'utilisateur. Le paiement d'un péage entrera donc en compte dans ce choix. Elle rappelle également que le train, souvent mis en avant, a également un coût dont les usagers s'acquittent (abonnement train, voire parking ou bus).

Élément important, l'État engagera le concessionnaire à envisager des tarifs d'abonnement qui permettront de réduire le coût du péage pour les usagers réguliers. A ce stade du dossier, les modalités précises du péage ne sont pas connues car elles seront définies après l'enquête publique, dans le cadre de l'appel d'offres de mise en concession, si le projet A31bis secteur Nord est déclaré d'utilité publique. L'hypothèse de niveau de péage a été établie en fonction du coût des travaux et des niveaux de trafic attendus et dans l'objectif d'assurer une absence de subvention publique. Le scénario initial est donc suffisamment clair pour que les prix des péages annoncés soient cohérents.

L'État s'est engagé à plusieurs reprises dans son mémoire en réponse en indiquant la chose suivante : **« Compte-tenu des enjeux liés aux déplacements pendulaires sur l'axe, l'État s'engage à inciter les candidats à l'appel d'offres à proposer des abonnements pour les usagers fréquents, avec un tarif**

dégressif en fonction de la fréquence d'usage de l'autoroute. À titre d'illustration, des formules permettant des réductions jusqu'à 40% ont été proposées dans les dernières procédures achevées ». La commission souligne ce point positif.

En revanche, la commission note, à regret, qu'aucun tarif spécifique du péage n'est prévu pour les automobilistes ayant recours au covoiturage. L'un des objectifs du projet étant la lutte contre l'autosolisme, il paraît intéressant d'actionner ce levier pour rendre le covoiturage encore plus attractif. Ceci permettrait également de réduire le coût pour les habitants des communes voisines de l'A31 qui auraient un tarif réduit s'ils se déplacent en couple ou avec leurs enfants dans leurs activités quotidiennes par exemple.

Le fait que le péage soit en flux libre est bénéfique car ceci permet trois choses :

- de ne pas freiner ni congestionner le trafic aux barrières à péages ;
- de permettre une différenciation plus forte des tarifs selon les zones d'entrée et de sortie des véhicules ;
- de réduire les émissions de polluants et la consommation de carburant au redémarrage.

La plus grande crainte mise en avant par le public a été celle du report de trafic lié au péage. Cette partie a fait l'objet d'un développement intégré dans la partie des conclusions sur la mobilité et le trafic.

Au vu de ces différents éléments, la commission prend en compte que le principe de la concession est indissociable du projet. Elle regrette que l'État n'ait pas les moyens « directs » de la politique souhaitée, même si un projet est déclaré d'utilité publique, mais elle note qu'il utilise les mécanismes accordés par le code de la commande publique pour cadrer le futur projet dans un cahier des charges strict afin de garder un contrôle sur l'infrastructure envisagée ainsi que sur les tarifs des péages.

La commission prend également note de l'engagement de l'État d'inciter les candidats à l'appel d'offres à proposer des abonnements pour les usagers fréquents, avec un tarif dégressif en fonction de la fréquence d'usage de l'autoroute.

Elle recommande également que les tarifs soient modulés pendant la journée avec des baisses significatives, notamment pour les habitants du secteur afin qu'il puisse utiliser cet équipement à moindre coût.

De la même manière, une réflexion sur un tarif différencié pour les covoitureurs semble être opportune. Ces points pourraient être éclaircis lors de la phase suivante si la déclaration d'utilité publique est faite et qu'une autorisation environnementale est demandée. Bien que le porteur de projet ait affirmé à plusieurs reprises que « *si les péages peuvent être différenciés en fonction des caractéristiques physiques des véhicules, il n'est pas possible d'exonérer certains usagers* », une réflexion pourrait être engagée sur ce sujet, même si une évolution législative est nécessaire.

4.8 Thème artificialisation, consommation d'espaces

La commission d'enquête rappelle que cette enquête de demande de déclaration d'utilité publique (DUP) définit un fuseau dans lequel se situeraient les voiries mais également les zones de compensations. En cas de DUP, une nouvelle enquête publique concernant la demande d'autorisation environnementale serait organisée en fonction de l'emplacement exact des voiries et qui définirait les surfaces naturelles et agricoles réellement impactées.

Les deux tiers du projet seraient un élargissement de l'A31 actuelle entre Terville et la frontière. Quant à la nouvelle partie entre l'A30 et l'échangeur de l'étoile, environ la moitié est en tunnel validé durant la concertation pour plusieurs raisons :

- réduire les nuisances pour les riverains aussi bien durant la période de travaux ainsi qu'en fonctionnement,
- ne pas artificialiser cette partie.

La commission renvoie sur ce sujet à la partie forêt et zones humides où un développement y est consacré.

La commission d'enquête estime que le maître d'ouvrage a pris en compte cette thématique et le démontre également dans son mémoire en réponse en prenant deux nouveaux engagements :

- nouvelles propositions concernant l'échangeur de Sainte Agathe, ce qui réduirait le besoin de relocalisation et de fait la consommation/artificialisation de terres naturelles ou agricoles ;
- revoir l'échangeur de Kanfen pour éviter un aménagement communal.

4.9 Thème dossier et divers

Certaines contributions précisent que le dossier était incomplet et trop imposant, voire demandaient une prolongation de la durée d'enquête.

La commission d'enquête constate que :

- le dossier a été complété à la suite de l'avis de l'Autorité environnementale,
- le dossier contient les informations réglementaires,
- le mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse apporte des informations complémentaires en particulier concernant les mobilités alternatives,
- le mémoire en réponse en faisant systématiquement référence au dossier démontre que la grande majorité des interrogations du public était contenu dans le dossier.

La commission d'enquête considère qu'il n'était pas nécessaire de prolonger cette enquête dans la mesure où :

- la publicité était importante et à la hauteur du projet,
- le dossier était disponible durant 9 semaines sur le site dématérialisé,
- l'enquête a duré 7 semaines avec 13 permanences,
- deux réunions publiques ont été organisées,

- la présence de 250 personnes aux réunions publiques, de 83 personnes venues aux permanences, des 41 000 consultations du site dématérialisé et les 2 300 contributions démontrent que tout a été mis en œuvre pour permettre au public de participer à cette enquête et surtout de s'exprimer.

La commission d'enquête note avec satisfaction que le maître d'ouvrage s'engage dans son mémoire en réponse à poursuivre :

- le dialogue avec les communes, les entreprises, Elog'in4, la profession agricole ;
- la concertation et l'information du public, les élus et les associations.

4.10 Thème propositions

Un grand nombre de propositions ont été faites par le public, le maître d'ouvrage a répondu à toutes ces propositions. Certaines d'entre elles demandaient de **privilégier une nouvelle ligne ferroviaire vers le Luxembourg**. La réponse du maître d'ouvrage est très éclairante « *La réalisation d'une ligne nouvelle côté français a été expertisée dans le cadre des études du projet de SERM : celle-ci s'avérerait très onéreuse (entre 2.5 et 3.5 Mds €) et très complexe en termes d'insertion environnementale et urbaine, avec de très nombreuses expropriations à prévoir.* »

La commission d'enquête signale que cet investissement serait, dans ce cas, de l'argent public.

Le public a soulevé les nombreux avantages du **télétravail** dont celui permettant de limiter le trafic. Cet élément ne relève pas directement du maître d'ouvrage mais **la commission d'enquête recommande que ce point soit pris sérieusement en compte par les instances décisionnaires et rappelle que tout moyen doit être mis en œuvre pour réduire le trafic routier.**

5. CONCLUSIONS ET AVIS SUR LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

APRES AVOIR

- Rencontré M BOUZID de la DREAL en charge du projet pour une explication et prise de contact du projet et obtenir les réponses aux précisions demandées par la commission d'enquête,
- Obtenu des réponses à la suite du document transmis par la commission d'enquête,
- Été en contact régulier par mail et téléphone avec M BOUZID,
- Rencontré M STIEVENARD et MARTIN les garants de la commission nationale du débat public (CNDP) ayant mené la concertation sur le projet A31Bis,
- Rencontré les maires ou directeurs généraux des communes concernées,
- Rencontré le collectif EMMA de Kanfen le 5 mai 2026 (3 personnes),
- Rencontré le collectif des entreprises de la zone Sainte Agathe le mercredi 6 mai 2026 (4 personnes),
- Rencontré Mme et M AYER sur le site de Bétange le mercredi 6 mai 2026,
- Rencontré le collectif INATN le lundi 18 mai 2026 (4 personnes),
- Rencontré M LOUIS président de Elog'in4 le mardi 23 juin 2026,

- Été en contact avec M GELZER directeur de TEMo,
- Été en contact avec M SCHILLINGER de Atmo Grad Est,
- Été en contact avec M BORDILLAT de SNCF Réseau, chef de projet SERM
- Constaté la publicité légale :
 - De l'avis d'enquête dans les journaux « Le Républicain Lorrain » et « La Semaine »,
 - De l'arrêté préfectoral à l'entrée des mairies lors des permanences,
 - De l'avis d'enquête en format A2 jaune à l'entrée des mairies lors des permanences,
- Constaté l'information de la mise à l'enquête du projet sur le site internet de la préfecture,
- Constaté la complétude du dossier sur le site PREAMBULES,
- Constaté la possibilité de consulter le dossier sur le site dématérialisé le lundi 27 avril 2026,
- Constaté le bon renvoi vers le site dématérialisé à partir du site de la préfecture,
- Constaté l'ouverture du site dématérialisé le lundi 11 avril 2026,
- Constaté le bon fonctionnement du site dématérialisé à plusieurs reprises durant l'enquête,
- Constaté la fermeture du site dématérialisé le dimanche 28 juin 2026.

ÉTANT DONNÉ

- La consultation du Luxembourg pays limitrophe qui a déposé une contribution (N° 1259),
- Les observations et recommandations de l'Autorité environnementale,
- Le mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale,
- Les éléments de publicité et d'information réalisés pour annoncer cette enquête, permettant au public d'être informé et de s'exprimer,
- Les deux réunions publiques organisées avec la participation de 265 personnes au total,
- Le déroulement sans incident de l'enquête publique,
- Les 13 permanences tenues.

COMPTE TENU

- Du dossier mis à disposition du public,
- Du mémoire en réponse à la MRAe dans lequel la DREAL apporte des réponses et des engagements,
- De l'importante participation et des contributions du public,
- Du mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse où la DREAL apporte :
 - des réponses et des engagements,
 - des informations complémentaires concernant les mobilités alternatives et en particulier le ferroviaire et les bus transfrontaliers,
- De l'avis favorable de la CDPENAF,
- Des avis globalement favorables des collectivités assortis de remarques,
- De l'avis favorable de l'Administration de la Nature et des Forêts du Luxembourg (contribution 1259),
- De l'avis favorable de l'Administration de l'Environnement du Luxembourg qui précise que le projet A31Bis est complémentaire de l'A3 luxembourgeoise,

- De l'avis du Gouvernement Luxembourgeois qui indique que « le projet A31Bis ainsi que les mesures d'accompagnement prévues dans le domaine routier (voies réservées aux cars, nouvelles lignes de bus, parkings relais) s'inscrivent dans une logique d'amélioration de la mobilité transfrontalière et de promotion du covoiturage et des transports publics »,
- Du fait que la réalisation du projet atteindrait en grande partie les objectifs fixés en dehors du trafic de traversée des communes au nord de Thionville,
- De la volonté de poursuivre la coopération avec l'Architecte des Bâtiments de France pour garantir la pérennité du site de Bétange,
- De l'étude environnementale ne présentant pas de risques notables sur la faune et la flore et sur l'environnement en général,
- De l'impact positif sur l'économie locale en termes d'emploi, de gain de temps et de sécurité,
- Du financement par un concessionnaire et non par de l'argent public,
- De la trentaine d'engagements pris dans les mémoires en réponse synthétisée ci-après :

En termes d'environnement :

- Mettre en place un suivi des indicateurs environnementaux,
- Prendre des mesures de compensation si des impacts concernent l'étang communal de Richemont,
- Mettre en place un comité de suivi des mesures de compensation,
- Poursuivre tout au long des études l'analyse de l'adaptation des infrastructures au changement climatique ;

En termes de mobilités :

- Revenir vers la commune de Zoufftgen pour appréhender le besoin d'un chemin d'exploitation,
- Intégrer des bornes électriques de recharges sur les aires de repos,
- Étudier la régulation à certains échangeurs,
- Garantir les accès aux gravières et au projet photovoltaïque à Richemont,
- Suivre l'évolution du trafic de report sur les routes départementales,
- Partager les résultats du test covoiturage sur l'A3 luxembourgeoise en partenariat avec l'état luxembourgeois
- Poursuivre le dialogue avec ELogin4,
- Maintenir le chemin longeant l'A31 à Kanfen,
- Accompagner les communes souhaitant mettre en place des interdictions de transit pour les poids lourds, quand elles ne l'ont pas déjà fait,
- Évaluer l'opportunité de poursuivre l'interdiction de dépassement pour les poids lourds durant les heures de pointe lors de la mise en service effective du projet A31bis secteur Nord,
- Être vigilant concernant la fiabilité de l'échangeur de Richemont ;

En termes de nuisances :

- Mettre en œuvre un revêtement routier aux caractéristiques acoustiques performantes,
- Étudier l'allongement de la protection anti-bruit à Kanfen,
- Allonger la tranchée couverte côté sud de 70 mètres,
- Saisir le tribunal judiciaire avant les travaux pour la désignation d'un huissier indépendant concernant des éventuels dommages sur les habitations,
- Déplacer la RD 653 au plus près de l'A31Bis,

- Réaliser un suivi transparent des niveaux de bruit et de pollution, notamment afin de suivre la performance des dispositifs de protection mis en place,
- Aucune cheminée d'extraction de l'air ne sera aménagée sur le parcours du tunnel,
- Étudier l'opportunité d'installer de nouvelles stations fixes de la qualité de l'air,
- Faire suivre par Atmo-Grand-est la qualité de l'air ;

En termes socio-économiques :

- Retenir des alternatives de l'échangeur Sainte Agathe pour réduire les impacts sur les entreprises,
- Poursuivre le dialogue avec les entreprises de la zone Sainte-Agathe et la communauté d'agglomération Thionville Fensch Agglomération afin d'élaborer une stratégie de relocalisation des entreprises éventuellement impactées, même par la nouvelle variante retenue, au plus proche des emprises actuelles de ces dernières,
- Conserver les accès aux entreprises de la zone Sainte Agathe,
- Inciter à des abonnements et tarif dégressif en fonction de la fréquentation,
- Pas de mesure compensatoire au droit du tunnel à Florange ;

En termes de patrimoine :

- Poursuivre la collaboration avec l'Architecte des Bâtiments de France ;

En termes d'artificialisation, consommation d'espaces :

- Revoir l'échangeur de Kanfen pour éviter l'impact sur l'aménagement communal ;

Et de manière générale :

- Poursuivre la concertation et l'information avec les élus, les associations et le public,
 - Poursuivre la collaboration avec le Luxembourg,
 - Poursuivre le dialogue avec les communes et en particulier Florange et Thionville, la profession agricole, AMLI,
 - Engager la concertation pour l'A31 en traversée de Thionville ;
- Que le porteur du projet démontre ainsi sa volonté de prendre en compte les recommandations des personnes publiques associées et du public,
- Que les différents suivis permettront des mesures de corrections si nécessaire et ainsi redonner une certaine confiance aux riverains,
- Du maintien des 2X2 voies de circulation durant les travaux d'élargissement,
- Des avis donnés par la commission d'enquête dans le paragraphe 3.2 Analyse des observations et du mémoire en réponse dans le rapport.

EN CONSÉQUENCE, après avoir mesuré les avantages et les inconvénients du projet, les opportunités et enjeux identifiés du projet de Demande d'Utilité Publique, et, constatant que l'intérêt général est bien supérieur aux aspects négatifs au regard des éléments développés ci-dessus, la commission d'enquête considère que les conditions sont suffisamment réunies pour émettre :

un AVIS FAVORABLE

Au projet de DUP à condition que soient levées au préalable les réserves suivantes :

- **Réserve n° 1 :**
Respecter l'ensemble des engagements pris par le maître d'ouvrage rappelés ci-dessus.
- **Réserve n° 2 :**
Installer une station de mesure fixe de la qualité de l'air à proximité de la sortie Nord du tunnel.
- **Réserve n° 3:**
Détailler sans délai les deux variantes retenues de l'échangeur Sainte Agathe et informer rapidement les entreprises afin de leur donner de la visibilité sur leur avenir et éditer une lettre d'information sur le sujet à déposer sur le site internet du projet A31Bis.

Accompagné des recommandations suivantes :

- **Recommandation n° 1 :**
Continuer d'étudier l'emprise réservée à la création de la bretelle A31 Thionville → RD13 à Terville en raison d'un impact bien moindre sur le bois de Terville si elle est abandonnée ou modifiée.
- **Recommandation n° 2 :**
Anticiper le scénario SERM 2040/2050 pour une mise en œuvre le plus tôt possible afin d'augmenter la capacité ferroviaire.
- **Recommandation n° 3 :**
Étudier la possibilité de tarifs réduits de péage pour encourager le covoiturage et de modulation durant la journée avec des baisses significatives permettant notamment aux habitants des communes au nord de Thionville d'utiliser cet équipement à moindre coût.

Réserve : une réserve doit être levée pour que l'avis devienne favorable

Recommandation : une recommandation correspond à une préconisation vivement souhaitée

6. Avis et conclusions sur la Mise En Compatibilité de Documents d'Urbanisme (MECDU)

L'un des trois objets de l'enquête publique porte sur la mise en compatibilité de plans locaux d'urbanisme. En effet l'article L. 153-55 du code de l'urbanisme impose que l'enquête publique porte simultanément sur la DUP et sur la MECDU lorsque le projet n'est pas compatible avec les documents d'urbanisme en vigueur.

Sept communes sont concernées à savoir, **Entrange, Fameck, Florange, Richemont, Terville, Thionville et Zoufftgen**.

L'évolution des dispositions contenues dans les PLU (règlements écrit et graphique) doit permettre, juridiquement, les aménagements projetés.

Globalement, ces modifications sont d'ordre réglementaire, graphique et écrit. Plusieurs touchent à la suppression de protections (espaces boisés classés, éléments de paysage ou végétaux) et à l'évolution de la règle écrite en zone naturelle ou humide afin d'autoriser les travaux et aménagements nécessaires aux infrastructures routières.

Certaines communes ont exprimé leurs inquiétudes quant aux emprises foncières, aux incidences potentielles sur leurs projets d'aménagement et de développement, aux acquisitions nécessaires à la réalisation de l'infrastructure ainsi que qu'aux servitudes susceptibles d'affecter durablement certains secteurs.

Les réponses apportées par le maître d'ouvrage apparaissent globalement argumentées et mettent en évidence une recherche d'équilibre entre les exigences liées à la réalisation du projet et la préservation des intérêts locaux. Plusieurs adaptations sont présentées comme résultant directement d'échanges intervenus avec les collectivités locales. Les engagements pris en faveur de la poursuite de la concertation, de la limitation des acquisitions au strict nécessaire et de la recherche de solutions permettant de préserver les capacités de développement des communes constituent, à cet égard, des éléments positifs.

Une attention particulière mérite d'être portée aux préoccupations exprimées par la ville de **Florange**, territoire particulièrement concerné par le projet, quant aux incidences du projet sur un secteur destiné à accueillir une opération immobilière (portée par AMLI), ainsi que sur les contraintes résultant de l'emplacement réservé inscrit au PLU (ER n° 6) et des servitudes liées au tunnel. Le maître d'ouvrage indique clairement que l'emprise foncière du projet n'est pas impactée. Il s'engage cependant à rencontrer le porteur de projet afin d'établir conjointement les bonnes conditions de la réalisation de l'opération immobilière. Enfin, le maître d'ouvrage indique que l'emprise de l'emplacement réservé n° 6 ne sera pas augmentée mis au contraire réduite (cf. pièce G-5).

Pour la commune de **Kanfen**, le maître d'ouvrage s'engage à retenir une variante de l'échangeur (n° 44) prenant en compte l'aménagement communal prévu à cet endroit.

Ces évolutions du projet sont directement issues des échanges intervenus entre les communes et le maître d'ouvrage et témoignent d'une prise en compte effective des observations formulées dans le cadre de l'enquête publique.

La commission d'enquête demande au maître d'ouvrage de garantir que ces évolutions trouvent une traduction effective dans les études de conception et les procédures ultérieures, afin de garantir, d'une part, que les adaptations apportées au document d'urbanisme demeurent strictement limitées aux besoins de l'opération et, d'autre part, qu'elles préservent les perspectives de développement des communes.

La commission d'enquête reconnaît donc que la concertation engagée avec les collectivités a permis de faire évoluer certains choix d'aménagement afin de limiter les incidences sur les documents d'urbanisme et sur les projets locaux, et que la mise en compatibilité des documents d'urbanisme ne s'est pas limitée à une démarche administrative mais qu'elle a également constitué un outil d'ajustement du projet au regard des enjeux territoriaux.

EN CONSÉQUENCE, la commission d'enquête considère que les conditions sont suffisamment réunies pour émettre :

un AVIS FAVORABLE

A la Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme (MECDU) des communes d'Entrange, de Fameck, de Florange, de Richemont, de Terville, de Thionville et de Zoufftgen.

7. Avis et conclusions sur le classement dans la catégorie des autoroutes de la nouvelle section autoroutière nommée « contournement ouest de Thionville »

L'un des trois objets de l'enquête publique porte sur les procédures d'enquête de classement des voies dans le cadre de l'attribution du caractère d'autoroute à la section neuve de voirie créée dans le cadre des aménagements du secteur Nord du projet A31bis nommée « Contournement ouest de Thionville » (COT).

La pièce I du dossier est consacrée dans sa totalité à ce sujet et précise que **la déclaration d'utilité publique sollicitée pour ces aménagements vaudra décision de classement de la nouvelle section de voirie dans la catégorie des autoroutes** au sens de l'article R. 122-1 du code de la voirie routière.

L'article L. 122-1 du code de la voirie routière dispose : « *Les autoroutes sont des routes sans croisement, accessibles seulement en des points aménagés à cet effet et réservées aux véhicules à propulsion mécanique* ».

L'autoroute A31 actuelle est classée dans le domaine public routier national. Seront classées dans le domaine public routier de l'État, dans la catégorie des autoroutes, les emprises inhérentes aux infrastructures suivantes :

- COT depuis le raccordement à l'A30 jusqu'au raccordement à l'A31 ;
- Echangeur A30/COT Sainte-Agathe (échangeur sud du COT) ;
- Echangeur A31/COT de l'Etoile (échangeur nord du COT) ;
- Bretelle RD652 -> COT ;
- Bretelle COT -> RD652 ;
- Bretelle COT -> Echangeur de Sainte-Agathe ;
- Bretelle RD652 -> Echangeur de Sainte-Agathe ;
- Bretelle A31 -> RD13
- Bretelle RD653 -> COT

Par ailleurs, les sections de l'A31 depuis l'échangeur A31/COT de l'Etoile (échangeur nord du COT) à la frontière luxembourgeoise et de l'A30 depuis l'échangeur de Richemont jusqu'à l'échangeur A30/COT Sainte-Agathe (échangeur sud du COT), sont actuellement mises à disposition de la région Grand Est jusqu'au 31 décembre 2029.

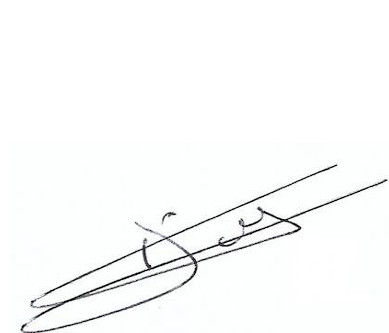
Quelle que soit l'issue de l'expérimentation, ces sections ont vocation à rester dans le domaine public routier de l'État pour une mise en concession.

La commission prend acte que le classement des voies en tant qu'autoroute est une conséquence de la déclaration d'utilité publique et émet un AVIS FAVORABLE

METZ, le 10 août 2026

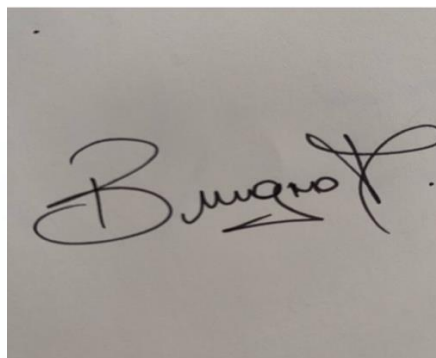
Le président de la commission

A. LINTZ

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'A. Lintz', written over a horizontal line.

les membres de la commission d'enquête

J. BRUGNOT

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'J. Brugnot', written over a horizontal line.

N. MARCHETTO

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'N. Marchetto', written over a horizontal line.