

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

DÉPARTEMENT DE LA MOSELLE

ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE relative :

- à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet autoroutier A31bis secteur nord entre l'échangeur de Richemont et la frontière luxembourgeoise,
- à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes d'Entringe, de Fameck, de Florange, de Richemont, de Terville, de Thionville et de 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 2026 au 27 juin 2026

Commission d'enquête

Alain LINTZ

Josée BRUGNOT

Nicolas MARCHETTO

SOMMAIRE

1^{ère} PARTIE : RAPPORT de la COMMISSION D'ENQUÊTE

CHAPITRE 1 : GÉNÉRALITÉS

1.1 Cadre juridique

1.2 Maître d'ouvrage

1.3 Objet de l'enquête

1.3.1 Le site du projet

1.3.2 Le projet

1.3.2.1 Le contexte

1.3.2.2 La concertation préalable

1.3.2.3 Le projet envisagé

1.3.2.4 Les différents aménagements et opérations caractérisant le projet du secteur Nord

1.3.2.5 L'estimation sommaire des dépenses

1.4 Impacts du projet

1.4.1 Concernant les mobilités

1.4.2 Concernant l'environnement et la biodiversité

1.4.3 Concernant le patrimoine

1.4.4 Concernant le bruit

1.4.5 Concernant la pollution de l'air et la santé

1.4.6 Concernant l'aspect socio-économique

1.5 Composition du dossier

1.5.1 Le dossier mis à l'enquête

1.5.2 Les avis des services consultés

1.5.3 Les remarques concernant le dossier

CHAPITRE 2 : DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

2.1 Organisation

2.2 Initiatives de la commission d'enquête

2.3 Publicité de l'enquête publique

2.3.1 La publicité légale

2.3.2 La publicité extra légale

2.4 Permanences de la commission d'enquête

2.5 Réunions publiques

2.6 Déroulement de l'enquête publique

2.7 Incident relevé en cours d'enquête

CHAPITRE 3 : RECENSEMENT ET ANALYSE DES OBSERVATIONS

A. Analyse quantitative

B. Observations du public, réponses du porteur de projet et commentaires de la commission d'enquête

C. Propositions du public, réponses du porteur de projet et commentaires de la commission d'enquête

D. Questions de la commission d'enquête, réponses du porteur et commentaires de la commission d'enquête

2^{ème} PARTIE : CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

CHAPITRE 1 - GÉNÉRALITÉS

1.1 Cadre juridique

Le projet A31bis – secteur Nord est soumis à une enquête publique au sens des codes de l’environnement, de l’urbanisme, de l’expropriation pour cause d’utilité publique et de la voirie routière. Les textes qui définissent le cadre juridique de l’enquête publique sont rassemblés dans la pièce A du dossier (pages 3 et suivantes), lesquels exposent l’ensemble des fondements législatifs et réglementaires applicables.

Conformément aux articles L. 123-1 à L. 123-19 et R. 123-1 et suivants du code de l’environnement, l’enquête publique vise à garantir l’information et la participation du public pour les projets susceptibles d’affecter l’environnement. Le projet A31bis est en ce sens soumis à évaluation environnementale en application des articles L. 122-1, L. 122-3 et R. 122-5 dudit code. Dans ce cadre, l’enquête publique est obligatoire au titre de l’article L. 123-2. L’étude d’impact jointe au dossier répond aux exigences de l’article R.122-20.

La procédure d’expropriation relève des articles L. 1 et L. 110-1 du code de l’expropriation pour cause d’utilité publique qui prévoit que lorsqu’une déclaration d’utilité publique (DUP) concerne une opération affectant l’environnement, l’enquête préalable est régie par les dispositions du code de l’environnement.

La mise en compatibilité des plans locaux d’urbanisme (MECDU), quant à elle, est encadrée par les articles L. 153-54 à L. 153-59 et R. 153-13 à R. 153-14 du code de l’urbanisme ; son article L. 153-55 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.

Le classement de la nouvelle section autoroutière est régi par les articles L. 122-1 et suivants et R.122-1 et suivants du code de la voirie routière, qui disposent qu’un décret pris après enquête publique est nécessaire pour classer une route nouvelle dans la catégorie des autoroutes.

Enfin, le cadre juridique mobilise également des textes complémentaires relatifs à la protection de l’environnement, et notamment les dispositions du code de l’environnement dédiées à la protection de l’eau, aux espaces naturels, au patrimoine naturel, aux paysages, au bruit généré par les infrastructures du transport routier et à la pollution de l’air ; celles du code forestier relatives au défrichement ; mais aussi du code du patrimoine sur l’archéologie préventive ou sur les monuments historiques. S’ajoutent aux textes codifiés les lois, décrets, circulaires en la matière ; pour la plupart mentionnés dans le dossier, dans la section 4 de la pièce A du dossier.

Ce corpus législatif et réglementaire constitue l’ossature juridique de l’enquête publique, garantissant la régularité de la procédure, la transparence de l’information et la prise en compte des intérêts en matière de mobilité, d’environnement, de patrimoine et de développement économique et social.

1.2 Maître d'ouvrage

L'Etat, 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 potentielle 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.

Le maître d'ouvrage agit de façon coordonnée avec la Région Grand Est et les collectivités mosellanes, mais aussi avec le Luxembourg, notamment dans le cadre du protocole pour le renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers signé par le gouvernement du Grand-Duché et le gouvernement de la République française le 20 mars 2018. Par ailleurs, les deux pays, ainsi que la Région Grand Est, réalisent leur schéma de mobilité transfrontalière (dont les conclusions ne sont pas encore disponibles).

Il est à souligner que la traversée de Thionville par l'autoroute (actuelle A31) n'est pas incluse dans la DUP du projet A31bis secteur Nord et pourra faire l'objet d'un déclassement. Elle pourrait être gérée à terme par une collectivité territoriale.

Le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), établissement public placé sous la tutelle conjointe du ministre de la transition écologique, de la biodiversité, de la forêt, de la mer et de la pêche et du ministre de l'aménagement du territoire et de la décentralisation, apporte son expertise dans la réalisation des études préalables.

1.3 Objet de l'enquête publique

1.3.1 Le site du projet

Le projet de l'A31 bis se situe au sein du sillon lorrain, artère centrale de la région Grand Est, et se divise en trois secteurs géographiques distincts :

- **Le secteur Nord (Richemont – frontière luxembourgeoise)** : pour faire face à une forte congestion due aux déplacements des travailleurs frontaliers et à la traversée urbaine de Thionville, le projet prévoit l'élargissement de l'A30 et de l'A31, ainsi que la création d'un contournement de Thionville en tracé neuf (via le fuseau F4) avec un tunnel profond sous la ville de Florange. Douze communes sont traversées par le projet.

- **Le secteur Centre (Fey – Bouxières-aux-Dames)** : ce tronçon, d'une longueur d'environ 40 kilomètres entre le sud de Metz et le nord de Nancy, doit faire l'objet d'un élargissement progressif à 2x3 voies en utilisant le terre-plein central existant. Les études préalables à la déclaration d'utilité publique ont débuté en 2020.

- **Le secteur Sud (Toul – Frouard)** : en l'absence d'un consensus sur un tracé neuf, les études sur des solutions alternatives multimodales (dont l'étude de mobilité réalisée en 2022/2023) se poursuivent. Elles ont vocation à être complétées par la définition des aménagements qui seront nécessaires à la mise en œuvre des actions et choix retenus.

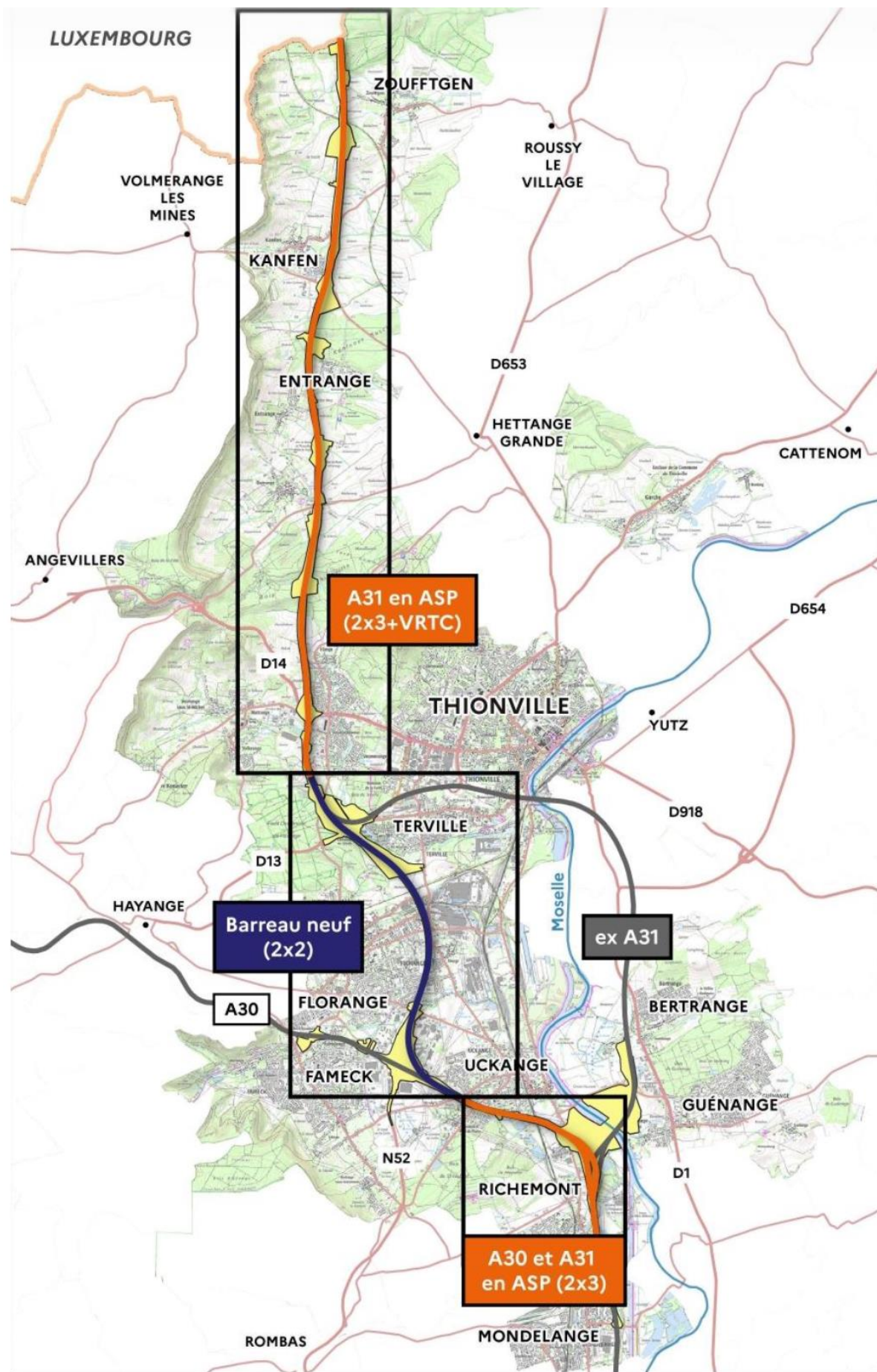


Figure 2 : Schéma des aménagements du secteur Nord du projet A31bis

La présente enquête publique ne s'intéresse qu'au secteur Nord de l'infrastructure autoroutière 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, une décision ministérielle en date du 5 janvier 2024 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.

1.3.2 Le projet

1.3.2.1 Le contexte

Le projet A31bis, dans son ensemble, est un programme d'aménagement autoroutier destiné à apporter une réponse aux enjeux de mobilité sur le sillon lorrain en augmentant la capacité routière, afin de lutter contre la saturation de l'A31, axe reliant la région historique Lorraine au Luxembourg. Comme rappelé précédemment, l'opération faisant l'objet du présent rapport se concentre dans la partie Nord de la section autoroutière, c'est-à-dire entre l'échangeur de Richemont (jonction entre A30 et A31) et la frontière luxembourgeoise.

Dans ce 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 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.

Après une longue phase de concertation et d'études, qui ont débouché sur le choix de la variante portant sur le contournement ouest de Thionville (fuseau F4), le projet est entrée dans la phase d'enquête publique objet du présent rapport, étape préalable à son éventuelle déclaration d'utilité publique.

1.3.2.2 La concertation préalable

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 en 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.
- Division des études et de la concertation 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 schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la Région Grand Est et bénéficie d'une expérimentation de mise à disposition de l'autoroute non concédée à la Région.

1.3.2.3 Le projet envisagé

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

- De remédier à la saturation actuelle de l'A31 entre l'échangeur de Richemont et la frontière luxembourgeoise ;
- De réduire les nuisances pour les riverains de l'A31 en traversée de Thionville et des axes du réseau secondaire concurrents de l'A31 ;
- D'assurer une meilleure desserte du territoire ;
- D'assurer un itinéraire fiable et sécurisé pour préserver le développement économique du territoire ;
- De développer des alternatives à l'autosolisme ;
- De moderniser l'insertion environnementale et de sécurité de l'infrastructure autoroutière.

Pour répondre à ces objectifs, le projet s'articule autour de trois grands principes :

- l'élargissement sur place,
- la création d'un tronçon neuf
- le recours à la concession et en conséquence à un péage pour certains secteurs.

Pour chacun des trois secteurs géographiques précédemment évoqués, les travaux envisagés peuvent être résumés comme suit :

- Dans le secteur Nord (Richemont – frontière luxembourgeoise), qui constitue l'objet du présent dossier, il est principalement prévu un élargissement de l'A31 et de l'A30, ainsi qu'un contournement de Thionville en tracé neuf avec un passage en tunnel sous Florange.
- Pour le secteur Centre (Fey – Bouxières-aux-Dames), il est principalement prévu un élargissement progressif à 2x3 voies sur environ 40 kilomètres en utilisant le terre-plein central.
- Pour le secteur Sud (Toul – Frouard) : en l'absence de consensus sur un tracé neuf, des solutions alternatives multimodales (train, car express, covoiturage) sont à l'étude pour soulager la congestion.

1.3.2.4 Les différents aménagements et opérations caractérisant le projet du secteur Nord

- 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) sur la bande d'arrêt d'urgence.
- 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 kilomètres intégrant des tranchées couvertes aux entrée et sortie du tunnel).

Selon le planning indicatif de réalisation du projet contenu dans la pièce B du dossier, les travaux pourraient commencer en 2031 pour s'achever fin 2035 pour une mise en service envisagée en 2035, soit une durée de travaux comprise entre 4 à 6 ans.

1.3.2.5 L'estimation sommaire des dépenses

Les estimations des dépenses pour réaliser ce projet sont basées sur les conditions économiques de septembre 2023.

Plusieurs éléments sont distingués :

- Les études :	43 200 000 € HT
- Les travaux :	625 988 450 € HT
- Les acquisitions foncières :	61 135 090 € HT
- Les frais liés à l'exploitation sous chantier :	4 760 000 € HT
Pour un coût total d'opération de :	735 083 540 € HT
Sommes à valoir	64 872 500 € HT
Provisions pour risques techniques sur les travaux	77 884 960 € HT
Risque de dérive	20 159 000 € HT
Soit un total	1 077 600 000 € HT

Le montant prévu pour les mesures environnementales est de plus de 100 millions d'euros correspondant :

- à la protection de la ressource en eau, assainissement et ouvrages hydrauliques ;
- aux écrans acoustiques ;
- aux aménagements paysagers et aux mesures compensatoires ;
- aux passages petite faune et grande faune.

1.4 Impacts du projet

1.4.1 Concernant les mobilités

Les enseignements des études réalisées, auxquelles l'autorité environnementale fait référence dans son étude d'impact, montrent que l'axe autoroutier structurant le sillon lorrain et les échanges avec le Luxembourg n'assure pas un service satisfaisant aux usagers, compte tenu de mauvaises conditions de circulation et d'une forte saturation des déplacements, en particulier dans sa partie Nord.

La pièce E3 du dossier « Etude d'impact » soulignent que les déplacements dans ce secteur, notamment entre le domicile et le lieu de travail, s'effectuent très majoritairement en voiture (environ 75 %). S'ajoutent à ces déplacements quotidiens le trafic en direction ou en provenance de l'Europe du Nord.

Le trafic se situe globalement, selon les secteurs, entre 45 000 et 110 000 véhicules par jour, dont 8 000 à 12 000 poids lourds. La congestion est quotidienne, particulièrement aux heures de pointe, lors des allers-retours des travailleurs frontaliers.

Le maître d'ouvrage estime que le trafic supplémentaire sur l'autoroute d'ici 2050 sera de l'ordre de 50 000 véhicules par jour, selon les projections réalisées.

Le projet A31bis vise, dans ce contexte :

- à améliorer la fluidité du trafic,
- à réduire les temps de parcours,
- à renforcer la sécurité routière,
- à faciliter les déplacements transfrontaliers,
- à développer les mobilités collectives et partagées (cars, covoiturage).

Le projet s'inscrit dans une stratégie multimodale au travers du renforcement des lignes de bus et cars transfrontaliers, du développement du covoiturage (voie réservée à l'étude, création et amélioration des parkings dédiés) et de la coordination avec les projets ferroviaires France–Luxembourg.

Les effets attendus sur les déplacements s'appuient sur un gain de temps estimé pour les travailleurs frontaliers jusqu'à 20 minutes par jour à l'horizon 2030, des gains ponctuels de 8 à 11 minutes sur certains trajets en heure de pointe, une amélioration de la desserte des vallées de la Fensch et de l'Orne ainsi que du bassin thionvillois et une réduction de la congestion sur l'A31 actuelle et sur une partie du réseau secondaire.

Les principales mesures qui accompagnent ce projet sont le péage en flux libre, les études pour limiter le report de trafic sur les routes secondaires (abonnements, modulation horaire des péages, adaptation des vitesses) et le maintien ou le rétablissement des continuités cyclables en particulier durant la phase de travaux.

Les études, et le projet qui en découle, considèrent que l'amélioration des seules alternatives (train, bus, covoiturage, transport fluvial) ne suffit pas à absorber la croissance des déplacements transfrontaliers, amenés à croître. Le projet A31bis est ainsi présenté comme le complément routier d'une stratégie multimodale associant route, transport collectif, covoiturage et ferroviaire.

1.4.2 Concernant l'environnement et la biodiversité

L'émission de gaz à effets de serre est un des impacts importants du projet. Le dossier présente une évaluation des émissions de gaz à effet de serre lors de la construction, de l'exploitation de l'infrastructure ainsi que des émissions liées au trafic.

La biodiversité est également très impactée par le projet, que ce soit au niveau des espèces, des habitats, des corridors écologiques, notamment forestiers, mais aussi des zones humides.

Dans le dossier, plusieurs zones d'étude sont définies pour les milieux naturels. Par exemple, une zone appelée « zone d'étude des milieux naturels (ZEMN) ». Elle a une largeur de 200 mètres sur les secteurs en élargissement, centrée sur l'axe de l'autoroute existante et une largeur de 300 mètres sur la partie neuve. Elle est centrée sur l'axe du fuseau d'étude et intègre les échangeurs et les aires de repos.

La ZSC luxembourgeoise n° LU0001032 « Dudelange – Ginzeberg », d'une surface de 273 hectares, est en partie dans la zone d'étude des milieux naturels. Le dossier indique qu'elle n'est pas dans l'emprise des travaux. Cependant, certaines espèces comme le milan royal, la pie-grièche écorcheur, le pic mar, le pic noir et le cuivré des marais verront une incidence faible du fait de la destruction de leurs habitats situés dans l'emprise du projet, d'effarouchement, de perturbation pour l'alimentation et de l'augmentation de la compétition entre individus.

En ce qui concerne les habitats naturels, les travaux conduisent à la destruction de 1,3 hectare d'habitats à enjeu fort (prairie humide), de 48 hectares d'habitats à enjeu moyen (fourrés, prairies mésophile, ripisylve) et de 133 hectares de milieux à enjeux faibles et très faibles (friches, grandes cultures, prairies intensives, etc.).

De nombreuses espèces végétales sont recensées (456) dont la centaurée des montagnes, espèce rare et protégée, ainsi que 8 espèces à enjeu. La centaurée des montagnes est située hors emprise des travaux.

De nombreuses espèces animales sont également recensées. L'avifaune sera impactée, que ce soit dans sa reproduction ou son alimentation. Les incidences sur les reptiles, les amphibiens, des insectes et les mammifères sont également fortes.

Des mesures d'évitement et de réduction sur ces sujets, figurent dans le dossier.

Trente sites de compensation, d'une surface totale de près de 200 hectares, sont envisagés, localisés et sécurisés dans l'emprise de la future déclaration d'utilité publique. Les mesures envisagées sont la mise en place d'îlots de sénescence, la création de mares, de milieux humides, de milieux semi-ouverts, de boisements ou la conversion vers de la prairie humide, la gestion et protection de gîtes à chauves-souris, la replantation de l'orchis de mai, le déplacement de la corydale bulbeuse.

En ce qui concerne les milieux aquatiques et humides, les principaux éléments sont constitués par la Moselle et les autres cours d'eau du territoire. Seule l'Orne, au sud de Thionville, constitue un élément de la trame verte et bleue. Cette trame constitue un enjeu fort.

Les zones humides représentent 79 hectares, dont près de 50 hectares seront affectées par les travaux. Au nord du secteur nord, l'A31 actuelle est encadrée par des zones humides sur plus de 5 kilomètres. Les plus étendues sont situées à la frontière luxembourgeoise et au bord de la Moselle à Uckange, Richemont, Guénange et Bertrange.

38 hectares de zones humides seront définitivement détruits sur la partie élargie de l'autoroute et environ 1 hectare sur la partie centrale en tunnel. Le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE Rhin-Meuse) recommande un taux de compensation surfacique au moins égal à 200 %. Dans le dossier, environ 198 hectares de zones de compensation sont localisés. Le projet vise une équivalence fonctionnelle mais l'étude de fonctionnalité n'est pas encore disponible. Parmi les zones de compensation, 124 hectares de zones humides seront créés sur la partie nord. La maîtrise foncière est assurée en partie par la déclaration d'utilité publique.

A ce stade, les besoins précis en compensation ne sont pas estimés. Les sites envisagés seront communs à la compensation des incidences sur les zones humides, sur les autres habitats et sur les espèces. La nécessité d'une demande de dérogation à l'interdiction d'atteinte aux individus d'espèces protégées et à leurs habitats n'est pas évaluée dans le dossier car elle est prévue au stade de la demande de l'autorisation environnementale.

Enfin, un double alignement de marronniers d'Inde est présent sur 650 mètres de part et d'autre de l'allée du château de Bétange. Il est en bon état de conservation et en très bon état sanitaire malgré l'âge des sujets (environ 150 ans). Il représente un enjeu fort du territoire.

1.4.3 Concernant le patrimoine

Les enjeux relatifs au patrimoine bâti et naturel, se concentrent sur, et autour, du site de Bétange, une propriété privée de 65 hectares conçue en 1853 et formant l'écrin d'un château auquel on accède par une allée bordée par un alignement d'arbres centenaires. Le domaine, situé au nord de Florange avant l'échangeur autoroutier n° 42, est constitué par une alternance de bois et bosquets (45 hectares), de prairies (10 hectares) et de terres agricoles (10 hectares). Il est agrémenté par deux pièces d'eau dont l'une est ornée par un pavillon de style japonais en fonte.

Il se compose :

- d'un parc à l'anglaise de 65 hectares entouré d'une grille d'enceinte en fer forgé de 4 kilomètres ;
- d'un château construit en 1830 ;
- d'une allée d'accès bordée de 170 marronniers centenaires.

Le domaine de Bétange est intégralement inscrit au titre des monuments historiques, et plus précisément :

- le parc et sa grille d'enceinte 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 bordée d'arbres. Il 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.

1.4.4 Concernant le bruit

Des mesures *in situ* (2020 et 2021) et des modélisations acoustiques sur la base des comptages de trafic de septembre 2020 ont été réalisées pour déterminer les zones d'ambiance acoustique. Dans le dossier, des cartes localisent ces récepteurs et la couleur de chacun permet de connaître la zone d'ambiance (modérée/non modérée). Ces cartes montrent que les zones d'ambiance sonore ont été déterminées par rapport à l'isophone 65 dB(A). La modélisation permet également de mettre en évidence les points noirs du bruit (PNB).

Dans son mémoire en réponse aux recommandations de l'autorité environnementale, le porteur de projet précise : « *le maître d'ouvrage a souhaité profiter de l'opération pour 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* ».

Les sections concernées :

- 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, garantiront le seuil réglementaire de 60dB 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.

1.4.5 Concernant la pollution de l'air et la santé

L'état initial présente la qualité de l'air en région Grand Est et les émissions de polluants sur les territoires des établissements publics de coopération intercommunale traversés. Des analyses détaillées s'appuyant sur le bilan 2019 de la qualité de l'air en région Grand Est publié par Atmo Grand Est et les résultats des stations automatiques les plus proches du site d'étude, ont été faites pour les polluants liés aux transports : le dioxyde d'azote (NO₂), les particules PM₁₀ et PM_{2,5}, l'ozone, le dioxyde de soufre et le benzène.

Ces analyses ont été complétées par une campagne de mesures de la qualité de l'air, de septembre à octobre 2020, en mars 2021, puis en avril et en juin 2021.

Le secteur d'étude n'est concerné par aucun plan de protection de l'atmosphère.

Dans l'ensemble, dans le secteur Nord, les concentrations de NO₂ connaissent une baisse dans le temps consécutivement aux efforts réalisés pour les réduire et la valeur limite réglementaire n'est pas dépassée.

Par ailleurs, les seuils limites issus de la directive 2024/2881, applicables en 2030, et dont la transcription en droit français est prévue pour 2026, ne sont dépassés ni pour le NO₂, ni pour les PM₁₀ et PM_{2,5}, à l'exception du point de mesure dans Thionville-centre pour les PM₁₀ pour une période.

1.4.6 Concernant l'aspect socio-économique

L'évaluation socio-économique (pièce F du dossier) s'attache à considérer les aménagements sur les trois secteurs du projet (Nord, Centre et Sud). Plus spécifiquement, les études sur le secteur Nord concernaient :

- la conception technique ;
- les campagnes de sondages géotechniques et des relevés de piézomètres afin de suivre les nappes phréatiques ;
- les campagnes de mesures acoustiques et de la qualité de l'air ;
- les campagnes de mesures concernant la faune et la flore ;
- les bénéfices socio-économiques, notamment concernant les projections de trafic et l'équilibre économique des variantes de tracé.

Une analyse monétarisée a été faite en prenant en compte les investissements, la taxe sur la valeur ajoutée (TVA), les gains de temps, le coût des carburants, les coûts d'entretien, le péage, l'accidentologie, l'exposition des riverains aux pollutions et aux nuisances sonores et les émissions de gaz à effet de serre.

Dix tests de sensibilité différents ont été réalisés pour estimer l'effet des évolutions sur le bilan du projet comme par exemple, le montant des péages, le coût de l'investissement, la dynamique transfrontalière et le recours aux transports en commun et covoiturage.

L'étude montre une rentabilité socio-économique pour la collectivité.

La zone d'activité économique (ZAE) de S^{te} Agathe se situe dans le fuseau du projet et plus d'une vingtaine d'entreprises représentant plus de 500 emplois seraient impactées par le projet. Aucune solution de relocalisation n'est, à ce jour, actée. Une proposition à proximité du site de Bétange serait envisagée.

Aucune maison d'habitation n'est concernée par le fuseau d'utilité publique.

L'Etat ayant décidé de confier la concession à un opérateur privé, un péage serait instauré. Les montants indicatifs de péage sont établis aux conditions économiques actuelles. Les montants définitifs seront établis après remise des offres des candidats à la concession. Voici les montants indicatifs figurant dans le dossier.

- Section souterraine à partir du nœud sud à proximité de l'actuel échangeur n° 2 de l'A30 à Fameck : 1,91 € TTC pour les véhicules légers et 5,73 € TTC pour les poids-lourds ;
- Nœud nord à proximité de l'actuel diffuseur n° 42 « Étoile » de Florange » / diffuseur n°43 « Élange » de Thionville : 0,22 € TTC pour les véhicules légers et 0,66 € TTC pour les poids-lourds ;
- Diffuseur n° 43 « Élange » à Thionville / diffuseur n°44 de Kanfen : 1,12 € TTC pour les véhicules légers et 3,34 € TTC pour les poids-lourds ;
- Diffuseur n° 44 de Kanfen / frontière luxembourgeoise : 0,63 € TTC pour les véhicules légers et 1,91 € TTC pour les poids lourds.

Soit pour la totalité du parcours : 3,88 € pour les véhicules légers et 11,64 pour les poids lourds.

1.5. Composition du dossier

1.5.1 Le dossier mis à l'enquête

Le dossier mis à la disposition du public se compose des pièces suivantes :

SOMMAIRE DOSSIER

nombre de pages

Pièce 0 - Note de présentation non technique	14
Pièce A - Objet de l'enquête, informations juridiques et administratif	17
Pièce B - Notice explicative du projet soumis à l'enquête publique Étude d'impact	60
Pièce C - Plans	14
Pièce D - Estimation sommaire des dépenses et des acquisitions à réaliser	6
Pièce E1 - Étude d'impact – Préambule et résumé non technique	138
Pièce E2 - Étude d'impact – Description du projet	108
Pièce E3 - Étude d'impact – État initial de l'environnement et évolution sans le projet	522
Pièce E4 - Étude d'impact – Impact du projet et mesures Éviter-Réduire-Compenser	444
Pièce F - Évaluation socio-économique	182
Pièce G1 – Mise en compatibilité du PLU de ZOUFFTGEN	50
Pièce G2 – Mise en compatibilité du PLU d'ENTRANGE	56
Pièce G3 – Mise en compatibilité du PLU de THIONVILLE	48
Pièce G4 – Mise en compatibilité du PLU de TERVILLE	48
Pièce G1 – Mise en compatibilité du PLU de FLORANGE	62
Pièce G1 – Mise en compatibilité du PLU de FAMECK	46
Pièce G1 – Mise en compatibilité du PLU de RICHEMONT	54
Pièce H – Bilan des étapes de concertation passées	24
Pièce I - Classement des voies	10
Pièce J1 – Avis rendus sur le dossier : Autorité Environnementale, PPA	116
Pièce J2 – Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale	28
Pièce K1 – Annexes 1 à 4 : Plans et atlas cartographique	128
Pièce K2 – Bilan des émissions de gaz à effet de serre	24
Pièce K3 – Annexes 6.1 : Étude d'impact milieu naturel	398
Pièce K4 – Annexes 6.2 : Évaluation des incidences sur les sites Natura 2000	76
Pièce K5 – Annexes 6.3 : annexe de la pièce K3	82
Pièce K6 – Annexes 6.4 : annexe cartographique de la pièce K3	92
Pièce K6Bis – Annexes 6.4 : annexe cartographique de la pièce K3	598
Pièce K7 – Étude acoustique	232
Pièce K8 – Étude air et santé	92
Pièce K9 – Étude hydraulique	282
Pièce K10 – Note relative à la gestion des eaux du projet	221
Pièce K11 – Étude de faisabilité de réemploi des terres excavées	89
Pièce K12 – Étude préalable agricole	63
Pièce K13 – Annexes de la pièce H (bilan des étapes de dialogue et concertations publiques)	230

1.5.2 Les avis des services consultés

Une pièce complète du dossier (J.1) est consacrée aux différents avis rendus sur le dossier.

- **L'avis de l'Autorité environnementale**

L'autorité environnementale, ci-après dénommée Ae, rappelle l'objet du projet A31bis qui vise à désaturer l'A31 dans le sillon lorrain, fortement congestionnée en raison notamment des flux domicile-travail entre la France et le Luxembourg. Le dossier étudié concerne le secteur Nord de l'axe autoroutier, incluant :

- L'élargissement de l'A31 entre la frontière et Florange (2×3 voies + voie réservée transports en commun),
- La création d'un contournement ouest de Thionville en tunnel (2×2 voies),
- L'élargissement de l'A30 au sud,
- La mise à péage de l'A31 existante (flux libre).

L'Ae souligne des manques, incertitudes et points à améliorer, synthétisés dans le tableau ci-après :

Thématique	Analyse critique	Recommandations / Demandes
Périmètre de l'évaluation environnementale	Périmètre d'étude limité au seul secteur Nord, sans analyse globale des effets cumulés avec les secteurs Centre et Sud.	Réaliser une analyse globale du projet A31bis intégrant trafic, qualité de l'air, bruit et émissions de gaz à effet de serre.
Transports / Mobilité	Analyse insuffisante des alternatives au projet : optimisation de l'A31 existante à Thionville (échangeurs, gestion des flux), report modal (train, car, covoiturage, mobilités douces), variantes de phasage ou de profil (voie réservée aux transports en commun sans 3 ^e voie, etc.).	Approfondir l'étude des alternatives, notamment multimodales.
	Incertitudes importantes sur les prévisions de trafic, notamment en raison du péage dont la suppression éventuelle n'est pas étudiée.	Étudier plusieurs scénarios de trafic, y compris un scénario de gratuité du péage.
	Absence d'analyse des conséquences sur le réseau secondaire en report de trafic.	Analyser les effets de report sur l'ensemble du réseau routier concerné.
Air et Santé	Risques de dégradation de la qualité de l'air, particulièrement aux têtes de tunnel et sur certaines voiries secondaires.	Intégrer les valeurs guides de l'organisation mondiale de la santé (OMS) 2021 dans les analyses.

	Augmentation attendue des concentrations en dioxyde d'azote (NO₂) et en particules fines. Référence à des seuils sanitaires insuffisamment exigeants au regard des recommandations OMS 2021.	Identifier les secteurs susceptibles de dépasser les seuils sanitaires.
	Absence d'évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS). Émissions de gaz à effet de serre estimées à 627 300 tCO₂e (construction, exploitation et trafic), jugées incompatibles avec les objectifs de la Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC).	Réaliser une évaluation sanitaire complète (EQRS). Mettre en œuvre des mesures d'évitement, de réduction et, le cas échéant, de compensation des émissions de GES. Démontrer la compatibilité du projet avec les objectifs climatiques nationaux.
Bruit	Méthodes de détermination des zones d'ambiance acoustique jugées inadéquates ou erronées. Risque de dépassement des seuils réglementaires dans certains secteurs. Protections phoniques insuffisantes pour plusieurs habitations, notamment à Terville. Absence d'analyse des nuisances sur les voies secondaires empruntées en report de trafic.	Revoir les calculs et hypothèses acoustiques. Renforcer les protections acoustiques à la source. Étendre l'analyse à l'ensemble des voies impactées, y compris les itinéraires de report.
Eau	Étude incomplète des impacts sur les ressources en eau. Manque d'analyse des incidences sur les nappes souterraines. Risques insuffisamment évalués pour les captages d'eau potable. Analyse incomplète du rééquilibrage piézométrique lié au tunnel.	Renforcer les mesures de protection de la ressource en eau. Approfondir l'analyse des impacts sur les nappes et le fonctionnement hydrogéologique local. Réaliser une étude complète des risques pour les captages d'eau potable. Approfondir l'analyse du rééquilibrage piézométrique et de ses conséquences.

Milieu naturel et risques, biodiversité	Impacts importants sur des habitats sensibles : prairies humides, ripisylves, mares. Destruction d'environ 50 hectares de zones humides. Analyses incomplètes concernant les zones inondables. Justification insuffisante des hypothèses utilisées pour le dimensionnement des bassins d'orage. Traitement insuffisant des impacts liés au stockage et au réemploi des matériaux excédentaires. Insuffisance des informations relatives aux surfaces affectées et aux mesures compensatoires.	Préciser les surfaces réellement impactées. Compléter les études relatives aux risques d'inondation. Justifier les fréquences de pluie retenues pour les ouvrages hydrauliques. Mieux évaluer et encadrer les impacts liés au stockage et à la valorisation des matériaux excédentaires. Quantifier précisément les besoins de compensation écologique. Démontrer la suffisance et l'efficacité des sites de compensation proposés.
	Présence de nombreuses espèces protégées (chauves-souris, oiseaux, poissons, amphibiens, mammifères terrestres).	Préciser les couvertures surfaciques des habitats naturels concernés.
Paysage / Patrimoine	Risques d'atteinte au domaine de Bétange et à ses éléments patrimoniaux remarquables (alignement de marronniers, château et grille inscrits à l'inventaire des monuments historiques). Évaluation des impacts paysagers et patrimoniaux jugée insuffisante.	Définir et renforcer les mesures de protection du domaine de Bétange et des éléments patrimoniaux concernés. Approfondir l'étude des impacts paysagers et patrimoniaux.
Urbanisme	Analyse insuffisante des effets du projet sur les dynamiques urbaines. Prise en compte limitée des incidences sur les documents d'urbanisme, notamment les PLU de Fameck et Florange.	Approfondir l'analyse des conséquences du projet sur l'aménagement du territoire et les documents d'urbanisme concernés. Évaluer la compatibilité du projet avec les orientations locales d'urbanisme.

En résumé, l'Ae considère que de nombreuses thématiques doivent être approfondies et complétées pour garantir :

- une meilleure évaluation des impacts,
- une véritable prise en compte des enjeux environnementaux,
- une cohérence avec les politiques climatiques et de mobilité,
- une information satisfaisante du public.

Elle émet à cet effet une série de recommandations essentielles afin d'améliorer le dossier avant l'enquête publique.

Plus globalement, l'autorité environnementale estime que l'analyse réalisée ne répond pas totalement aux exigences réglementaires au titre de l'article R. 1225 du code de l'environnement. Aussi, elle demande des compléments et précisions au maître d'ouvrage afin de pouvoir mieux appréhender les incidences environnementales présentées à ce stade du projet.

Le maître d'ouvrage a répondu aux différents points soulevés et aux recommandations de l'autorité environnementale dans le mémoire en réponse intégré au dossier soumis à enquête publique. Il constitue la pièce J.2 du dossier.

- **L'avis de la chambre d'agriculture de la Moselle**

L'avis rendu exprime plusieurs préoccupations quant à :

- l'impact significatif sur les terres agricoles et les exploitations ;
- la consommation d'espaces agricoles et la fragmentation des parcelles agricoles ;
- l'importance de préserver la viabilité économique des exploitations concernées ;
- la nécessité que les mesures compensatoires tiennent compte non seulement des critères environnementaux mais aussi de la valeur agronomique et économique des terres.

- **L'avis du centre national de la propriété forestière (CNPF)**

Le CNPF souligne l'attention qu'il faut porter aux milieux forestiers compte tenu des principaux constats réalisés :

- Une trentaine d'hectares de forêts privées sont directement impactés.
- Plusieurs dizaines d'hectares supplémentaires pourraient subir des effets indirects (lisières, bruit, perturbations).
- Certaines forêts identifiées comme privées dans le dossier sont en réalité communales ou domaniales.

Une attention toute particulière doit être portée au domaine de Bétange, aux alignements d'arbres remarquables et aux protections patrimoniales inscrites dans les PLU.

Le CNPF rappelle en outre le rôle essentiel des forêts comme « poumons verts » dans un secteur fortement urbanisé et industrialisé.

- **L'avis de l'institut national de l'origine et de la qualité (INAO)**

L'INAO, après une brève analyse des impacts à terme sur les espaces agricoles (34 hectares) et des impacts temporaires lors de la phase de chantier, exprime les attentes suivantes :

- vérifier l'absence d'atteinte notable aux productions qui bénéficient de signes ou labels de qualité (AOP, IGP, etc.) ;
- maintenir les conditions permettant de garantir la qualité des productions agricoles concernées, et en particulier en agriculture biologique pour laquelle les dommages pourraient être irréversibles ;
- favoriser un suivi des éventuels impacts indirects sur les terroirs.

- **L'avis du préfet de la Moselle / la délibération de la commission départementale de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF)**

Après examen et délibération de la CDPENAF de l'étude agricole et en particulier de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, des mesures compensatoires proposées et de la cohérence entre les surfaces impactées et les surfaces restaurées, le préfet de la Moselle émet un avis favorable. Il l'assortit d'une demande d'information auprès de la commission départementale sur les mesures de compensation collective agricole en vue de consolider l'économie locale, avec un premier point d'avancement d'ici deux ans maximum.

- **L'avis de la direction départementale des finances publiques (DDFIP) de la Moselle**

Après un rappel des objectifs du projet, des zonages des PLU des communes comprises dans l'emprise des aménagements prévus, de la description de la méthode d'évaluation et de l'estimation prévisionnelle des indemnités inhérentes à la DUP et aux acquisitions foncières à réaliser (coût des acquisitions et expropriations, les modalités d'indemnisation et les incidences sur le domaine public), la DDFIP précise qu'une nouvelle consultation sera nécessaire si l'opération n'est pas réalisée dans les 2 ans.

- **L'avis conjoint des personnes publiques associées (PPA) (10 février 2026)**

Une réunion des PPA a été organisée afin d'examiner la mise en compatibilité des 7 PLU concernés. Il s'agit des communes de Zoufftgen, d'Entringe, de Thionville, de Terville, de Florange, de Fameck et de Richemont. Pour rappel, les évolutions des PLU portent principalement sur les points suivants :

- suppression ou adaptation d'espaces boisés classés,
 - suppression de certains éléments paysagers protégés,
 - autorisation de travaux en zones humides,
 - intégration des emprises du projet et des mesures compensatoires.
-
- Pour Florange, le maire demande :
 - un allongement des tranchées couvertes du tunnel pour réduire les nuisances et plus globalement un traitement renforcé des mesures anti-bruit ;

- l'intégration dans le dossier de la relocalisation des entreprises de la ZAC Sainte-Agathe impactées par le projet ;
 - des précisions sur l'urbanisation possible au-dessus du futur tunnel ;
 - des précisions sur les mesures de compensation environnementale et du devenir des emprises réservées à cette fin qui ne seront finalement pas utilisées.
- Pour Kanfen, le maire demande la prolongation des merlons anti-bruit jusqu'à la RD56.
 - Pour Fameck, ses représentants n'expriment pas d'opposition sur les adaptations réglementaires mais s'interrogent sur la localisation des mesures compensatoires.
 - Pour Entringe, le maire s'assure de la prise en compte par le projet de la nécessité d'installer des murs anti-bruit au sein de sa commune et notamment au sud-est.
 - Pour Richemont : une vigilance sur les zones humides, les projets de gravières et les secteurs de compensation écologique est attendue.
 - Pour la Chambre des Métiers et Chambre de commerce et d'industrie, les représentants des deux chambres consulaires attendent :
 - une visibilité rapide pour les entreprises concernées ;
 - un calendrier clair de relocalisation ;
 - un accompagnement économique renforcé.

- **L'avis des collectivités territoriales**

Les collectivités territoriales ont également dû se prononcer sur le projet. Le tableau ci-dessous recense les collectivités sollicitées et le sens de leur avis. Le porteur de projet a sollicité ces avis le 23 octobre 2025. Ils sont plus détaillés ensuite si la collectivité a précisé certains points.

Collectivité	Date de la réponse	Avis
Conseil régional du Grand-Est	9 avril 2026	Délibération mais sans résultat du vote dans le dossier
Conseil départemental de la Moselle	4 décembre 2025	Délibération favorable
Communauté d'agglomération Portes-de-France – Thionville	22 décembre 2025	Courrier favorable
Communauté d'agglomération du Val de Fensch	22 décembre 2025	Courrier
Communauté de communes de Cattenom et environs	19 décembre 2025	Courrier favorable
Communauté de communes de l'Arc mosellan	3 décembre 2025	Délibération favorable

Communauté de communes Rives-de-Moselle	3 décembre 2025	Délibération favorable
SCoT de l'agglomération de Thionville	1 ^{er} décembre 2025	Délibération favorable
SCoT de l'agglomération messine	18 décembre 2025	Courrier favorable
Ville de Bertrange	11 décembre 2025	Délibération défavorable
Ville d'Entringe		
Ville de Fameck		
Ville de Florange	11 décembre 2025	Délibération favorable avec réserves
Ville de Guénange	5 décembre 2025	Courrier favorable
Ville d'Illange		
Ville de Kanfen		
Ville de Mondelange		
Ville de Richemont	17 décembre 2025	Délibération favorable
Ville de Serémange-Erzange		
Ville de Terville		
Ville de Thionville	22 décembre 2025	Courrier favorable
Ville d'Uckange	12 novembre 2025	Délibération favorable
Ville de Yutz	11 décembre 2025	Délibération favorable
Ville de Zoufftgen	5 novembre 2025	Courrier favorable

Le conseil régional du Grand Est estime que le territoire lorrain attend une nouvelle infrastructure de désengorgement de longue date. Il souligne toutefois le fait que l'écocontribution poids lourds ne pourrait être mise en place sur l'A31 existante qui ne serait plus une autoroute. Assurer l'entretien de cette route serait alors une difficulté en raison de l'absence de ressources financières. Il ajoute qu'en cas de fermeture du tunnel pour cause de travaux ou d'accidents, c'est l'actuelle A31 qui serait principalement utilisée. Il propose donc que cette route fasse partie de la concession à la différence de la section de l'A30. Il souhaite également être associé à la gouvernance de la future concession et exclut le versement d'une subvention d'équilibre au concessionnaire.

Le conseil départemental de la Moselle estime que le projet répond à des enjeux réels en matière de mobilité, rendant cette infrastructure essentielle pour les territoires concernés. Il a pour objectif de réduire la saturation actuelle de l'A31 et ses reports vers les routes secondaires et il s'inscrit dans une politique de mobilité multimodale.

Le SCoT de l'agglomération de Thionville estime que ce projet est d'envergure nationale. Il est soutenu, en accord avec les collectivités locales et sous réserve que soit intégralement compensée l'éventuel impact foncier du projet sur les emprises aménagées telles que le secteur Saint-Agathe sur Florange et Fameck. Ce projet n'affecte pas l'enveloppe de 406 hectares de la Région. La consommation foncière liée à la délocalisation des entreprises de Florange n'est pas déduite de l'enveloppe dédiée.

Le SCoT de l'agglomération messine souligne que les aires de covoiturage et les voies réservées au covoiturage et aux transports en commun sont positives, tout comme la gestion des eaux pluviales, des bassins d'assainissement et les murs anti-bruit. Les trames verte et bleue et les zones humides de Richemont sont à compenser le plus près possible des sites détruits.

La communauté d'agglomération Portes-de-France – Thionville estime que c'est un projet essentiel pour répondre à la saturation. Il est attendu de longue date pour accompagner le développement démographique et économique de la région. Plusieurs recommandations sont faites :

- Limiter les impacts sur les espaces naturels dont les zones humides.
- Préserver la qualité de vie des riverains notamment à la sortie du tunnel en prolongeant la tranchée couverte.
- Assurer la collecte des eaux pluviales pour éviter les risques d'inondation et préserver la ressource en eau.
- Relocaliser les entreprises de la zone Sainte Agathe.
- Poursuivre la concertation avec les acteurs locaux.

La communauté d'agglomération du Val de Fensch demande notamment de relocaliser les entreprises de Sainte Agathe.

La communauté de communes Cattenom et environs estime que le projet est une priorité d'infrastructure nationale. Elle formule des observations :

- Prendre en compte les effets du péage sur les axes secondaires et prévoir une contribution financière pour les collectivités gestionnaires des axes secondaires via les bénéfices du péage.
- Ne pas décompter l'artificialisation de l'infrastructure de l'enveloppe attribuée au SCoTAT.
- Créer un échangeur à la sortie de Zoufftgen.
- Valider les protections acoustiques prévues.
- Assurer une communication en temps réel du trafic aux usagers.
- Etudier un montage public pour la concession.
- Réaliser une voie douce entre Hettange-Grande et Zoufftgen.

La communauté de communes de l'Arc mosellan estime que cette infrastructure est attendue par la population et urgente au regard du trafic actuel et de son impact sur les habitants. Elle y ajoute trois propositions :

- la nécessité d'inscrire cette infrastructure dans les équipements routiers existants pour conforter la fluidité des trafics avec une attention sur la jonction A30 et A31 ;
- assurer l'extension ou la relocalisation des entreprises sur Florange sans réduire l'enveloppe d'artificialisation ;
- associer les collectivités à la société concessionnaire pour bénéficier des résultats d'exploitation.

La communauté de communes Rives de Moselle est favorable mais demande :

- de garantir le cadre de vie des riverains en matière de bruit, de qualité de l'air et de nuisances en phase chantier ;
- de s'assurer que les projets d'exploitation de gravières en zones Ng et Nga de la commune de Richemont ne seront pas remis en question ;
- de s'assurer du caractère proportionné de la suppression des éléments paysagers protégés ;
- d'assurer une restitution écologique des milieux naturels impactés et la compensation des pertes de fonctionnalité des zones humides.

La ville de Florange est favorable mais émet trois réserves :

- répondre positivement à la demande des habitants de Terville de prolonger la tranchée couverte ;
- repositionner l'entrée du tunnel profond avec la RD952 ;
- obtenir de l'Etat la confirmation ferme des droits à construire 15 hectares supplémentaire de zone économique pour maintenir les capacités de développement du territoire et l'absence de perte de ressources fiscales pour la commune.

La ville de Guénange estime que le projet répond à des besoins réels en matière de mobilités, rendant cette infrastructure essentielle pour les territoires concernés et les populations directement affectées. Il répond à la saturation actuelle et à venir de l'A31. Il participe aux autres projets de mobilité sur le territoire au sens large, Luxembourg inclus. Une priorité doit être donnée au secteur Nord. Elle y ajoute une proposition concernant le pont de la RD60 traversant la Moselle. Cette proposition a été versée aux contributions sur le registre numérique pendant l'enquête publique.

La ville de Richemont est favorable mais demande :

- de garantir le cadre de vie des riverains en matière de bruit, de qualité de l'air et de nuisances en phase chantier ;
- de s'assurer que les projets d'exploitation de gravières en zones Ng et Nga de la commune de Richemont ne seront pas remis en question ;
- de s'assurer du caractère proportionné de la suppression des éléments paysagers protégés ;
- d'assurer une restitution écologique des milieux naturels impactés et la compensation des pertes de fonctionnalité des zones humides.

La ville de Thionville estime que le projet est une infrastructure stratégique vitale pour le territoire de Thionville. Elle répond à des enjeux majeurs comme la fluidité des déplacements, la sécurité des usagers, l'attractivité économique et la qualité de vie. C'est une Infrastructure complémentaire des autres modes de transport qui permettra la suppression du trafic poids lourds en transit dans la traversée de Thionville.

La ville de Zoufftgen estime que c'est une infrastructure dont la Nord Moselle a un besoin absolu pour faire face à des flux en constante et exponentielle augmentation. La commune rappelle une proposition

faite en juillet 2025 concernant la création d'un échangeur à la sortie de Zoufftgen. Cet échangeur permettrait :

- de réduire le temps d'intervention des secours sur une route accidentogène ;
- de soulager l'encombrement sur les axes secondaires.

1.5.3 Les remarques concernant le dossier

Le dossier est complet et volumineux, comptant près de 5 000 pages.

Le porteur de projet a mis à disposition du public des documents simplifiés pour faciliter la compréhension et l'appropriation du projet, notamment :

- Un « guide de lecture » de 8 pages facilitant le repérage dans le dossier d'enquête et permettant de trouver plus facilement les informations recherchées.
- Un dépliant de 8 pages présentant sommairement le projet.

Les études acoustique, atmosphérique et trafic sont anciennes (2020) et, de fait, ont été remises en question par le public, même si des projections à l'horizon 2030 sont dans le dossier.

Le dossier se limite à la partie Nord de l'A31, soit de l'échangeur de Richemont à la frontière.

CHAPITRE 2 - DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

2.1 Organisation

Suite à la réception de sa nomination par le Tribunal Administratif de Strasbourg, la commission d'enquête a rencontré le service de la préfecture en charge des enquêtes publiques ainsi que messieurs BOUZID et CHASSAGNEUX de la DREAL pour une première prise de contact et envisager un planning prévisionnel.

Par arrêté Préfectoral DCAT/BEPE/N°2026-138 en date du 10 avril 2026, les modalités de l'enquête ont été précisées concernant l'enquête publique unique.

2.2 Initiatives de la commission d'enquête

Avant l'enquête publique

Lundi 9 février 2026 :

- Réception de la désignation par le Tribunal Administratif de Strasbourg.

Jeudi 12 février 2026 :

- Prise de contact avec la préfecture.

Vendredi 13 février 2026 :

- Mail à la préfecture pour signaler que l'intitulé de l'enquête est incomplet.

Vendredi 13 mars 2026 :

- Réunion de la commission d'enquête et réunion avec la préfecture et la DREAL.

Vendredi 3 avril 2026 :

- Prise de contact avec le garant de la commission nationale du débat public (CNDP) ;
- Visio de la commission d'enquête pour validation de la proposition d'arrêté et des dates d'enquête publique.

Vendredi 4 avril 2026 :

- Communication de dates et heures des permanences à la préfecture.

Vendredi 10 mars 2026 :

- Réunion avec les garants ayant mené la concertation ;
- Réception de l'arrêté DCAT-BEPE-N° 2026-138 du 10/4/26.

Lundi 27 avril 2026 :

- Visite du secteur de Florange avec Monsieur BOUZID ;
- Suite à la demande de la commission d'enquête, le dossier est rendu consultable sur le registre dématérialisé et les différents collectifs sont informés de la mise en ligne du dossier.

Lundi 4 mai 2026 :

- Déplacement dans les mairies pour vérifier la présence du dossier, les affichages, parapher les registres et donner des recommandations ;
- Prise de contacts avec les mairies et les collectifs pour organiser des rencontres.

Mardi 5 mai 2026 :

- Participation au comité de pilotage (COPIL) en mairie de Thionville ;
- Vérification du dossier et de l'affichage en mairie ;
- Réunion de la commission d'enquête ;
- Rencontre avec un collectif.

Mercredi 6 mai 2026 :

- Rencontre et visite au château de Bétange ;
- Rencontre avec le collectif des entreprises de la zone S^{te} Agathe ;
- Récupération d'un registre en préfecture et déplacement en mairie de Thionville, paraphe du registre papier et remise de recommandations (la mairie ayant perdu l'exemplaire envoyé par courrier).

Vendredi 8 mai 2026 :

- Création des différents thèmes dans registre dématérialisé.

Pendant l'enquête publique**Lundi 11 mai 2026 :**

- Visio avec Monsieur BOUZID et la société Parimage pour préparer les réunions publiques.

Mercredi 13 mai 2026 :

- Rencontre avec le maire de Guénange ;
- Permanence en mairie de Guénange ;
- Visio de la commission concernant l'analyse des contributions.

Lundi 18 mai 2026 :

- Permanence en mairie de Mondelange ;
- Rencontre avec collectif INATN à Terville.

Jeudi 21 mai 2026 :

- Permanence en mairie de Richemont ;
- Rencontre avec la directrice générale des services de la commune de Richemont ;
- Première réunion publique à Thionville.

Samedi 23 mai 2026 :

- Rencontre de la commission d'enquête pour analyser les contributions.

Samedi 30 mai 2026 :

- Permanence en mairie de Florange ;
- Rencontre avec le maire de Florange.

Lundi 1^{er} juin 2026 :

- Permanence en mairie de Fameck.

Mercredi 3 juin 2026 :

- Permanence en mairie d'Uckange ;
- Rencontre avec le maire d'Uckange.

Samedi 6 juin 2026 :

- Rencontre de la commission d'enquête ;
- Seconde réunion publique à Florange.

Mercredi 10 juin 2026 :

- Permanence sur la commune de Kanfen.

Lundi 15 juin 2026 :

- Permanence sur la commune de Thionville ;
- Rencontre avec le maire d'Illange ;
- Rencontre avec le DGA et la Directrice des Espaces Publics et Urbains de Thionville ;
- Visio avec Monsieur SCHILLINGER d'Atmo Grand Est.

Mercredi 17 juin 2026 :

- Visio avec le Directeur de TeMo ;
- Contact téléphonique avec un acousticien.

Vendredi 19 juin 2026 :

- Rencontre avec le maire de Kanfen ;
- Rencontre avec le maire de Entringe ;
- Permanence en mairie d'Entringe.

Samedi 20 juin 2026 :

- Permanence sur la commune de Thionville.

Lundi 15 juin 2026 :

- Permanence en mairie de Zoufftgen ;
- Rencontre avec quelques membres du Conseil Municipal de Zoufftgen ;
- Rencontre avec le maire de Fameck.

Mardi 23 juin 2026 :

- Rencontre avec Monsieur LOUIS de ELogin4.

Samedi 27 juin 2026 :

- Permanence en mairie de Florange.

Après l'enquête publique

Lundi 29 juin 2026 :

- Réunion de la commission d'enquête pour préparation du procès-verbal de synthèse

Mardi 30 juin 2026 :

- Récupération des registres papier dans les différentes communes.

Vendredi 3 juillet 2026 :

- Réunion de la commission d'enquête pour finalisation du procès-verbal de synthèse.

Lundi 6 juillet 2026 :

- Remise du procès-verbal de synthèse dans les locaux de la DREAL.

Jeudi 9 juillet 2026 :

- A la suite de la demande d'un délai d'une semaine supplémentaire de la DREAL, la commission d'enquête sollicite un report identique pour la remise de son rapport.

Mardi 21 juillet 2026 :

- Réunion de la commission d'enquête pour la préparation du rapport.

Vendredi 17 juillet 2026 :

- Réception de l'arrêté préfectoral prolongeant le délai de remise du rapport au 10 août 2026.

Vendredi 24 juillet 2026 :

- Réception par mail du mémoire en réponse.

Lundi 27 juillet 2026 :

- Réunion de la commission d'enquête pour l'analyse du mémoire en réponse.

Mardi 28 juillet 2026 :

- Rencontre avec la DREAL pour commentaire mémoire en réponse et demande d'un complément.

Mercredi 29 juillet 2026 :

- Réception du complément de la DREAL au mémoire en réponse.

Lundi 10 août 2026 :

- Remise du rapport et des conclusions de la commission d'enquête publique.

2.3 Publicité de l'enquête publique

2.3.1 La publicité légale

Conformément aux textes en vigueur, le public a été informé de la présente enquête par :

Un arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête publique unique

L'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête publique 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, Sérémange-Erzange, Fameck, Uckange, Guénange, Richemont et Mondelange ainsi qu'aux EPCI du périmètre de communication ;
- Transmis au Grand-Duché de Luxembourg.

Un avis d'enquête publique unique

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 .

Publication de l'avis d'enquête dans la presse locale et nationale :

- *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.

Affichage de l'avis d'enquête sur le territoire :

- Dans les mairies et aux sièges des EPCI du périmètre communication, soit en 33 points.
- Sur site, selon le plan d'implantation validé par la commission d'enquête, soit en 66 points.

L'ensemble du dispositif d'affichage était en place le 23 avril 2026.

Plusieurs justificatifs ont été produits :

- Attestation d'affichage signé par les mairies et EPCI
- Rapport photographique de pose de l'affichage sur site et dans les mairies et EPCI
- 3 constats d'huissier de l'affichage : à J-15 de l'ouverture de l'enquête, le jour de l'ouverture de l'enquête et le jour de la clôture de l'enquête.

2.3.2 La publicité extra-légale

Les modalités de la publicité extra-légale sont présentées dans le document présent en pièce jointe n° 9 du présent rapport.

La commission d'enquête estime que la publicité pour cette enquête était variée et à la hauteur de cette enquête ce qui a été confirmé par la très forte affluence aux deux réunions publiques et aux très nombreuses consultations du registre dématérialisé.

2.4 Permanences de la commission d'enquête

13 permanences ont été tenues pendant la durée de l'enquête. Elles sont répertoriées dans le tableau ci-dessous.

Lieu	Date et heure	Durée	Nombre de personnes reçues	Nombre de contributions
Mairie de Guénange	Mercredi 13 mai 2026 16h à 18h	2 heures	1	0
Mairie de Mondelange	Lundi 18 mai 2026 14h à 16h	2 heures	1	0
Mairie de Richemont	Jeudi 21 mai 2026 16h30 à 18h30	2 heures	6	0
Mairie de Florange	Samedi 30 mai 2026 10h à 12h	2 heures	3	0
Mairie de Fameck	Lundi 1 ^{er} juin 2026 16h30 à 18h30	2 heures	8	0
Mairie d'Uckange	Mercredi 3 juin 2026 16h30 à 18h30	2 heures	6	0
Mairie de Terville	Lundi 8 juin 2026 16h à 18h	2 heures	11	1
Espace socio-culturel de Kanfen	Mercredi 10 juin 2026 16h à 18h	2 heures	7	0
Salle du Beffroi à Thionville	Lundi 15 juin 2026 16h à 19h	3 heures	5	0
Mairie d'Entringe	Vendredi 19 juin 2026 17h30 à 19h30	2 heures	13	0
Salle du RDC à Thionville	Samedi 20 juin 2026 9h à 12h	3 heures	8	1
Mairie de Zoufftgen	Lundi 22 juin 2026 17h à 19h	2 heures	8	0
Mairie de Florange	Samedi 27 juin 2026 9h à 12h	3 heures	6	1

La plupart des permanences ont été tenues en fin d'après-midi et trois les samedis matin afin d'ouvrir un maximum de possibilités au public pour venir à la rencontre des commissaires enquêteurs. Il est à noter que certaines personnes pensaient assister à une réunion d'information.

83 personnes ont été reçues par la commission d'enquête pendant les 13 permanences et 3 contributions ont été déposées à cette occasion sur les registres papier. A noter que certaines personnes venues à la rencontre des commissaires enquêteurs ont déposé une contribution sur le registre numérique suite à leur venue.

D'autre part la commission d'enquête a rencontré certaines associations ou collectifs avant le début de l'enquête :

- Le 5 mai 2026 : collectif EMMA (Kanfén) : Messieurs BOUCHER, CRIDEL et DENORME.
- Le 6 mai 2026 : Mme et M AYMER et visite du parc et de l'allée des marronniers du château de Bétange.
- Le 6 mai 2026 : collectif des entreprises de la zone S^{te} Agathe : Messieurs PEDRINI, TONON, SCHUSTER et FOURNIER.
- Le 18 mai 2026 : collectif INATN : Mme HUMBERT, Messieurs DI GIOVANNI, WAHID et GOLIN.

2.5 Déroulement de l'enquête

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

- Une durée d'enquête de 48 jours alors que l'obligation légale est 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 une possibilité de consultation pendant 9 semaines au total.

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

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 : www.moselle.gouv.fr – Publications – Publicité légale installations classées et hors installations classées – Arrondissement de Thionville ;
- directement par l'adresse suivante www.enquete-publique-a31bis-nord.fr ;
- sur un ordinateur mis à la disposition du public dans le hall d'accueil de la préfecture de 8h30 à 12h00 et de 13h00 à 16h00, après prise de rendez-vous au 03 87 34 87 34.

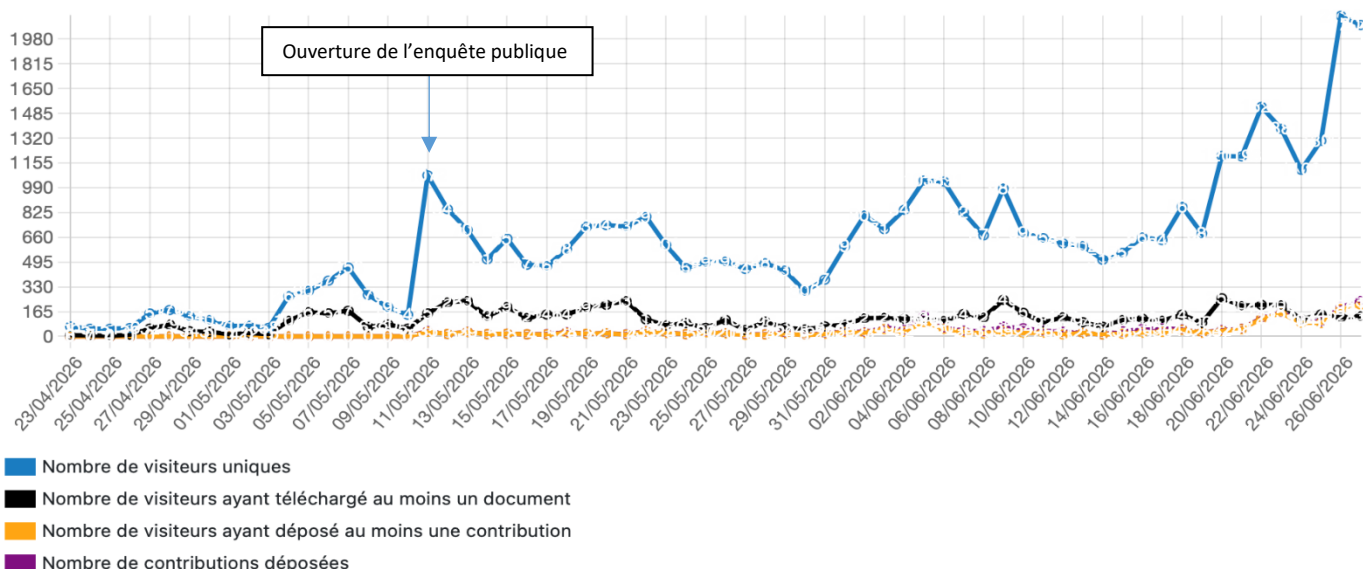
Le dossier était consultable sur le site mis en place par la préfecture dès le 27 avril 2026 et les associations ayant participé à la concertation organisée par la CNDP ont été prévenues de cette mise à disposition. Le site a d'ailleurs enregistré 3009 visites durant ces 15 jours avant l'ouverture de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

Fréquentation

41348 visiteurs uniques ont consulté le site web

7489 visiteurs ont téléchargé au moins un des documents de présentation
Soit 18.1% des visiteurs

1929 visiteurs ont déposé au moins une contribution
Soit 4.6% des visiteurs



Le porteur de projet a mis à disposition un « Guide de lecture » facilitant le repérage dans le dossier d'enquête publique et de trouver plus facilement les informations recherchées.

Les registres d'enquête ont été ouverts, cotés et paraphés par le président de la commission d'enquête. Le public pouvait consigner ses observations, propositions et contre-propositions pendant toute la durée de l'enquête :

- sur les registres d'enquête cotés et paraphés par le commissaire enquêteur, déposés à cet effet en mairie des 15 communes aux horaires habituels d'ouverture au public ;
- par écrit, à la mairie de Thionville – BP 30352 rue Georges Ditsch 57125 THIONVILLE Cedex à l'attention de la commission d'enquête ;
- par courriel en précisant l'objet de l'enquête, à l'adresse suivante : enquete-publique-a31bis-nord@registre-dematerialise.fr ;
- sur le registre dématérialisé, à l'adresse suivante : www.enquete-publique-a31bis-nord.fr.

Les registres d'enquête publique ont été récupérés et clôturés par le président de la commission d'enquête.

Le registre dématérialisé a été fermé à 24h le même jour et l'enquête clôturée.

Le public a participé en nombre à cette enquête et exprimé souvent ses interrogations, ses inquiétudes et ses propositions vis-à-vis de ce projet. La dernière semaine d'enquête, plus de 900 contributions sont venues de toute la France et ont été déposées à la suite :

- d'une mobilisation politique ;
- à la canicule avec beaucoup de référence aux gaz à effet de serre.

2 311 contributions ont été enregistrées dans le registre dématérialisé dont :

- 1300 anonymes ;
- 28 provenant des registres papier dont 7 hors sujet ou doublon ;
- 24 emails.

Quelques personnes ont demandé que l'enquête soit prolongée. Au regard des différents éléments indiqués ci-dessus, la commission d'enquête n'a pas jugé nécessaire de satisfaire à ces demandes (moins de 10).

Le procès-verbal de synthèse a été remis en main propre à Monsieur BOUZID le lundi 6 juillet 2026.

2.6 Réunions publiques

Deux réunions publiques ont été organisées :

- Jeudi 21 mai 2026 à Thionville de 19h à 22h. 120 personnes sont venues y assister dont 25 ont pris la parole.
- Samedi 6 juin 2026 à Florange de 10h à 13h. 145 personnes sont venues y assister dont 32 ont pris la parole.

Les deux réunions publiques étaient programmées pour une durée de 2 heures mais, face aux nombreuses demandes de prises de parole, elles ont toutes deux débordé d'une bonne heure. Il est à noter que toutes les personnes ayant sollicité la parole, ont pu s'exprimer.

Les deux réunions publiques se sont bien déroulées, aussi bien dans l'organisation matérielle que dans l'ambiance générale.

Lors de la première réunion, certaines interventions qui étaient de longues déclarations (voir contribution n° 252 du registre pour illustration) ont incité la commission d'enquête à demander, lors de la seconde réunion publique à ce que les interventions respectent une durée de 3 minutes afin qu'un maximum de personnes puissent poser des questions. L'animateur prenait une série de 3 ou 4 questions et le porteur de projet répondait en une seule fois, ce qui nécessitait une durée de réponse proportionnée. Cette décision s'est révélée positive puisque 7 personnes supplémentaires ont eu la possibilité de s'exprimer dans pratiquement le même temps que la première réunion.

En fin de deuxième réunion (après plus de 3 heures), et face aux nombreuses personnes qui souhaitaient intervenir, nous avons décidé de permettre à chacun de s'exprimer sans avoir de réponse immédiate. La DREAL, en lien avec le président de la commission d'enquête, s'est engagée à répondre aux dernières questions. Elle a respecté son engagement puisque les réponses sont en préambule du mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse figurant dans le présent rapport.

Les comptes-rendus des deux réunions publiques sont en pièces jointes n° 1 et n° 2.

2.7 Incident relevé en cours de l'enquête

L'enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions et aucun incident n'est à signaler.

CHAPITRE 3 - RECENSEMENT ET ANALYSE DES OBSERVATIONS

Le présent chapitre reprend l'analyse réalisée par la commission d'enquête et intégrée dans son procès-verbal de synthèse. Les réponses du maître d'ouvrage sont insérées en bleu et les commentaires de la commission d'enquête en italique.

A. Analyse quantitative

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

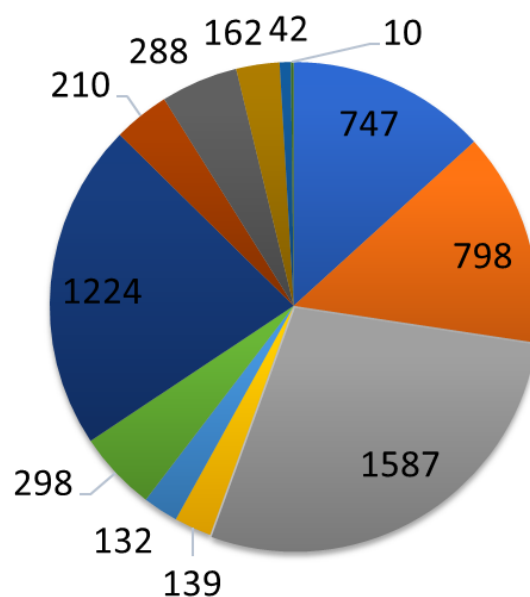
Parmi les **2311 contributions** qui ont été déposées durant la période de l'enquête :

- **47 sont en doublon** ;
- **95 sont hors sujet** dont 4 identifiées dans la contribution elle-même provenant de l'intelligence artificielle (chatGPT et Grok) ;
- **14 ont été modérées**, soit par le logiciel, soit par la commission d'enquête, c'est à dire qu'elles ont été rendues non visibles sur le registre dématérialisé mais malgré tout prises en compte.

2169 contributions ont été analysées et ont généré 5637 observations dont 288 propositions.

196 contributions émettent un avis favorable.

RÉPARTITION par THEMES



ENVIRONNEMENT	NUISANCES	MOBILITÉS
PATRIMOINE	RISQUES	SOCIO-ECONOMIE
FINANCIER	ARTIFICIALISATION	PROPOSITION
DIVERS	DOSSIER	PLANIFICATION

Les thèmes principaux soulevés par le public concernant :

- **La mobilité** avec :
 - le trafic routier qui ne serait pas amélioré, voire 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 mise en concession à un prestataire 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 avec :
 - 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 avec :
 - l'augmentation des gaz à effet de serre ;
 - la dégradation de la biodiversité.

La commission d'enquête a également posé environ 70 questions.

B. Observations du public, réponses du porteur de projet et commentaires de la commission d'enquête

La DREAL a souhaité intégrer un préambule à son mémoire en réponse, que voici :

Préambule du Mémoire en réponse du maître d'ouvrage

En préambule de ce mémoire en réponse au procès-verbal d'observations dressé par la Commission d'enquête, le maître d'ouvrage souhaite en premier lieu souligner la mobilisation conséquente constatée au cours de cette enquête publique, point d'aboutissement de plus de dix années de concertation continue ponctuées par trois phases de concertations plus formalisées avec le public.

Le maître d'ouvrage constate à ce titre que l'intérêt pour ce projet dépasse largement les frontières du territoire lorrain au vu du nombre conséquent d'observations provenant de régions très éloignées du projet.

Parmi ces observations, nombre d'entre elles expriment leur opposition au projet ou questionnent les grands principes du tracé retenu.

Le maître d'ouvrage rappelle, sur ce dernier point, que le projet soumis à l'enquête publique bénéficie du soutien unanime des différentes collectivités concernées par ce dernier, qu'il s'agisse de la région Grand Est, du département de la Moselle, de la communauté d'agglomération Thionville Fensch Agglomération et des différentes communes concernées par le fuseau d'utilité publique du projet. Ce consensus institutionnel et politique, rare et précieux pour des projets d'une telle envergure, témoigne des efforts déployés depuis de nombreuses années par les services de l'État pour bâtir avec toutes les parties prenantes intéressées, dans le cadre d'un dialogue riche, un projet A31bis secteur Nord qui soit au service des habitants et des territoires qu'il traverse.

Le maître d'ouvrage souhaite également mettre en perspective les multiples contributions qui, tout en reconnaissant l'intérêt collectif du projet A31bis, questionnent le recours à la concession, et celles, non moins nombreuses, qui considèrent qu'un développement des transports en commun ferrés constituerait une alternative au projet.

Il est tout d'abord rappelé que le projet A31bis secteur Nord s'intègre dans une stratégie de mobilité globale, multimodale et transfrontalière qui inclut l'augmentation de la capacité de la ligne ferroviaire Metz-Thionville-Luxembourg, avec des trains offrant davantage de capacité et circulant plus fréquemment, toutes les 7 minutes 30 en heure de pointe à terme en moyenne, ainsi que les renforcements de desserte étudiés sur d'autres lignes dans le cadre du projet de Service express régional et métropolitain (SERM). Toutefois cette amélioration des dessertes ferroviaires ne permet pas à elle seule d'améliorer durablement les mobilités.

Le maître d'ouvrage rappelle également que le projet A31bis secteur Nord comprend la réalisation de voies dédiées aux transports en commun entre Thionville et le Luxembourg, pour améliorer leur performance et la qualité de service. A ce titre il permet de projeter un développement volontariste des cars express avec des hypothèses de près de 35 liaisons à chaque heure de pointe entre la France et le Luxembourg, soit des cars express toutes les 1 minutes 40 en moyenne à ces périodes de pointe.

Le maître d'ouvrage tient à rappeler que le recours à la concession est justifié par l'augmentation significative du niveau de service de l'autoroute ainsi que par le besoin de financement important pour

réaliser ce projet dans un calendrier réaliste. Ce choix d'une mise en concession permet donc de réaliser le projet sans recours à une subvention publique. Il permet aussi de préserver les crédits publics pour assurer les investissements nécessaires au renforcement de l'offre ferroviaire. Le projet a été concerté et conçu depuis plusieurs années en incluant sa mise en concession, et donc la mise à péage : la remise en cause de la concession constituerait une remise en cause du projet dans son ensemble.

Enfin, certaines contributions formulent des attentes précises concernant le détail des impacts et des mesures de réduction et de compensation envisagées.

Le maître d'ouvrage considère que le niveau de précision atteint par les études réalisées dans le cadre de la présente demande d'utilité publique du projet est satisfaisant et solide pour un projet autoroutier au stade de la déclaration d'utilité publique. En effet, la demande d'utilité publique vise avant tout à opérer un bilan entre les avantages du projet et ses inconvénients, notamment ses effets sur le droit de propriété des parcelles concernées et sur l'environnement. Si le projet est déclaré d'utilité publique, après avis du Conseil d'État, il reviendra alors au futur concessionnaire, désigné après une procédure de mise en concurrence, de poursuivre la démarche de conception du projet le moins impactant. Cette démarche sera poursuivie par un dialogue territorial qui conservera la même ambition que celle portée jusqu'ici, et par une évaluation environnementale détaillée que le concessionnaire devra conduire. A ce titre, l'étude d'impact portée à la connaissance du public dans le cadre de la présente enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet sera actualisée par le concessionnaire au stade de l'autorisation environnementale pour tenir compte des études de niveau projet et des modalités concrètes de réalisation des travaux. Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts seront précisées à mesure que les impacts du projet seront appréciés avec encore plus de finesse.

Le maître d'ouvrage rappelle que des mesures importantes d'évitement et de réduction font d'ores et déjà partie intégrante du projet. La première d'entre elles est le contournement de Thionville, réalisé en tunnel profond au lieu d'un passage à l'air libre, d'une tranchée couverte ou d'un viaduc, ce qui permet de protéger les riverains et l'environnement en traversée de Florange : continuité écologique au-dessus du tunnel, limitation de l'artificialisation, qualité de l'air, et bruit. Deuxième mesure, l'aménagement sur place de l'autoroute existante sur la plus grande partie du linéaire du projet : elle permet la mise à niveau environnementale des infrastructures existantes tant pour les écosystèmes que pour les riverains (continuités écologiques, protection de la ressource en eau, lutte contre le bruit avec des mesures allant au-delà des prescriptions réglementaires, artificialisation limitée), au lieu d'un aménagement intégralement en tracé neuf comme précédemment envisagé. Ainsi, sur les 22 kilomètres du projet A31bis secteur Nord, seuls 7 kilomètres (un tiers du linéaire du projet) concernent la construction, en tracé neuf, du contournement de Thionville, dont 2,6 kilomètres de tunnel, contre 16 kilomètres d'aménagement sur place (les deux tiers du linéaire du projet).

Si le projet est déclaré d'utilité publique, le rôle de l'État sera de s'assurer du parfait respect des engagements pris à l'issue de la présente enquête d'utilité publique, depuis la désignation du concessionnaire jusqu'à l'achèvement des travaux.

Enfin, si le projet est déclaré d'utilité publique, les différents engagements pris par le maître d'ouvrage figureront dans un dossier des engagements de l'État, qui s'imposera au futur concessionnaire et sera annexé à son contrat. Ce dossier présentera les engagements pris par l'État en faveur du cadre de vie des riverains et des habitants, de l'environnement, de l'aménagement du territoire et du développement économique. Il comprendra notamment les mesures qui seront prises pour garantir

l'insertion du projet dans son environnement humain et naturel, à la fois de manière générale et de manière localisée.

0) Réponse du maître d'ouvrage (MOA) aux questions complémentaires de la 2^{ème} réunion publique

Deux réunions publiques ont été organisées dans le cadre de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du secteur Nord du projet A31bis. Lors de la réunion publique tenue le 6 juin 2026 à Florange, compte-tenu du prolongement de la réunion au-delà des horaires prévus, la commission d'enquête a souhaité que le maître d'ouvrage réponde par écrit aux dernières questions posées.

Ainsi, préalablement au mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse de la commission, le maître d'ouvrage souhaite apporter des réponses à ces dernières questions. Le verbatim des réunions publiques figure en annexe du rapport de la commission d'enquête.

Question #20 – Monsieur DIGIOVANNI – habitant de Florange

Réponse du maître d'ouvrage :

En réponse, au sujet des inquiétudes exprimées concernant la qualité de l'air, le maître d'ouvrage souligne qu'une étude complète d'analyse des incidences du projet dans ce domaine a été produite. Elle est l'objet de la pièce K7 (Étude Annexe 8) et ses résultats sont restitués dans la pièce E du dossier. L'étude montre que la qualité de l'air va continuer à s'améliorer sur le territoire dans le scénario avec le projet. Elle montre également qu'aucune habitation ne sera soumise, du fait du projet, à des niveaux de pollution supérieurs aux seuils prescrits par la réglementation (ainsi que ceux qui seront issus de la future transposition de la directive 2024/2881 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2024 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe, qui sera applicable en 2030).

De plus, les incidences du projet en matière d'émissions de gaz à effet de serre sont présentées en partie 6.2.1 de la pièce E du dossier.

Question #21 – Monsieur Lucas WOELTZ – Elu municipal à Florange

Réponse du maître d'ouvrage :

Impact des travaux du tunnel :

Les études de sols démontrent en effet la faisabilité du tunnel. Dans ce cadre, une analyse des risques, et notamment ceux concernant l'adaptation au changement climatique, est réalisée. Le risque principal pour la construction des ouvrages souterrains est celui lié au retrait et gonflement des horizons argileux. À ce titre, certains secteurs de Florange pouvant présenter, comme une grande partie du territoire, certains risques à ce sujet, des précautions sont en effet à prendre. La conception du projet est surdimensionnée afin d'y répondre.

De plus, s'agissant plus généralement des nuisances du creusement, trois risques existent lors du passage d'un tunnelier : les vibrations, les déplacements de terres et les nuisances sonores.

Tout d'abord, s'agissant des nuisances sonores, conformément à l'article R571-50 du code de l'environnement, un dossier de bruit de chantier sera établi par les entreprises en charge des travaux

avant l'ouverture des chantiers. Ce dossier comprendra tous les éléments d'information utiles sur la nature du chantier, sa durée prévisible, les nuisances sonores attendues ainsi que les mesures prises pour limiter ces nuisances. Au vu de ces éléments, le préfet pourra, s'il estime que les nuisances sonores attendues sont de nature à causer un trouble excessif aux personnes, prescrire, par un arrêté motivé, pris après avis des maires des communes concernées, des mesures particulières de fonctionnement du chantier, notamment en ce qui concerne ses accès et ses horaires.

Ensuite, s'agissant des vibrations et déplacements (expansion puis convergence du sol lors du passage du tunnelier), dans le cadre des études, des analyses du bâti avoisinant ont été réalisées pour connaître leur vulnérabilité et elles ont été confrontées aux modélisations géotechniques pour confirmer l'absence de risque. Par ailleurs, aucun bâtiment d'habitation vulnérable ne se trouve dans la zone d'influence géotechnique du projet (sur la base de laquelle le fuseau d'utilité publique a été défini). De plus, un état des lieux individuel sera réalisé par huissier avant le démarrage des travaux. Ensuite, durant les travaux, des instruments de mesure seront disposés sur tout le linéaire (à l'aplomb du tunnel, en façade du bâti sensible, enfouis dans le sol à proximité du tunnelier). Ceux-ci permettront le suivi des vibrations. Ils permettront d'ajuster la cadence d'avancement du tunnelier. L'expérience montre qu'un creusement à de telles profondeurs est quasiment imperceptible. Enfin, après les travaux, un état des lieux contradictoire sera réalisé, avec indemnisation des dommages le cas échéant. **Conformément à la réglementation, le maître d'ouvrage s'engage à saisir le tribunal judiciaire compétent pour désigner un expert indépendant chargé des états des lieux contradictoires et de l'évaluation des indemnisations.**

Impact forestier à Florange : Le maître d'ouvrage souligne que la forêt domaniale de Florange n'est pas impactée directement par le projet.

Impact sur l'eau et l'air ainsi que sur les émissions de gaz à effet de serre (GES) :

Ces thématiques ont fait l'objet d'études spécifiques disponibles dans le dossier d'enquête publique et dont les résultats sont restitués dans l'étude d'impact (pièce E). Il s'agit respectivement des pièces K9 et K10 pour l'étude hydraulique et de la pièce K7 pour la qualité de l'air, ainsi que de la pièce K2 pour le bilan des émissions de GES. S'agissant du dernier point et à l'instar de l'ensemble des rubriques obligatoires de l'étude d'impact, une préfiguration des mesures d'évitement, de réduction voire de compensation est présentée dans le dossier. En phase exploitation, le projet n'induit pas d'augmentation globale du volume de déplacement et ne dégrade pas les parts modales. Comme le montre le bilan des gaz à effet de serre présenté dans le dossier, les émissions en exploitation du fait du projet seront limitées.

Mesures de compensation : Le droit français définit et prévoit la mise en œuvre de mesures dites de compensation (après la mise en œuvre de celles d'évitement et de réduction). Elles sont définies conformément aux articles L110-1 et L163-1 du code de l'environnement.

Question #22 – Florent JOIE

Réponse du maître d'ouvrage :

Sur la totalité du secteur Nord du projet A31bis, le principe du recours à la concession a été retenu, avec la mise en place d'un péage en flux libre. Conformément à l'article 6 de la décision ministérielle du 5 janvier 2024, le maître d'ouvrage poursuit l'examen des mesures susceptibles d'accompagner la mise à péage et de limiter le report de trafic sur le réseau secondaire, y compris en termes de dispositifs d'abonnement ou de modulation horaire des péages.

Les contrats de concession récents prévoient une évolution annuelle des tarifs de péage afin d'assurer une répartition intertemporelle de l'effort contributif demandé aux usagers, en recherchant une répartition homogène vis-à-vis de la capacité des usagers à payer au cours du temps.

Question #23 – Nadège RISSE – Présidente CPME Moselle

Cette contribution favorable au projet n'appelle pas de réponse du maître d'ouvrage.

Question #24 – Roland SEBBEN – riverain tunnel

Réponse du maître d'ouvrage :

D'une part, le maître d'ouvrage n'est pas compétent s'agissant du fonds de prévention argile. D'autre part, comme indiqué en réponse à la question #21, le risque associé au retrait-gonflement des horizons argileux est bien pris en compte dans le cadre de la conception du projet. Selon la nature du risque sur le territoire, des coefficients de surdimensionnement de l'infrastructure sont appliqués conformément au dossier pilote sur la conception des tunnels établi par le Centre d'études des tunnels (CETU).

Question #25 – Thierry LEDRICH - Président de la Fédération des travaux publics

Cette contribution favorable au projet n'appelle pas de réponse du maître d'ouvrage.

Question #26 – Fanny AYMER – Association de Sauvegarde du Site de Bétange

Réponse du maître d'ouvrage :

La question semble sciemment faire un usage détourné de l'avis de la Direction régionale des affaires culturelles (DRAC) Grand Est sur le dossier d'enquête publique. En effet, la question porte sur les constats initiaux, ayant fait l'objet d'une prise en compte par le maître d'ouvrage dans la conception du projet, et non des conclusions. De même, le maître d'ouvrage note que la conception du projet a fait l'objet d'évolutions pour tenir compte de l'avis cité, ce que la question ignore sciemment.

Comme indiqué dans l'avis de la DRAC, au-delà des échanges techniques conduits depuis plusieurs années, celle-ci a remis des contributions formelles lors des phases antérieures de consultation relatives au choix de la variante de projet (avis du 4 mars et du 16 septembre 2022 notamment). Ces avis ont contribué à éclairer l'État sur le choix de la variante F4, qui était la moins impactante pour le domaine et son allée. Ils ont aussi permis de faire évoluer la conception de la variante retenue.

Ainsi, conformément aux recommandations de la DRAC, l'État a cherché à réduire la largeur perceptible des espaces en déblais afin de maintenir au mieux la lisibilité topographique du terrain naturel, et ce, en prolongeant significativement la section en tranchée ouverte.

De plus, la plantation d'alignements arborés en sommet de déblai a été retirée du dossier, comme le montrent les modélisations 3D indicatives présentées dans le dossier (partie 6.3.8 de la partie 4 de la pièce E). Enfin, l'État a également prolongé la tranchée couverte prévue au-delà de la sortie du tunnel, conformément aux recommandations de la DRAC, "en recherchant le point d'équilibre entre la réponse aux enjeux paysagers et la faisabilité économique."

En complément, le maître d'ouvrage rappelle que la variante de tracé consistant à prolonger le tunnel jusqu'à l'échangeur n°42 de l'A31 a été étudiée dans le cadre du projet, en application de la lettre de commande ministérielle du 28 juin 2019. Elle a été soumise à une analyse multicritères présentée dans

la partie 3.2.4 de la pièce B. Le comité de pilotage du 4 mars 2022 a écarté cette variante, notamment parce que sa faisabilité économique n'était pas démontrée. La solution proposée a donc déjà fait l'objet d'études présentées dans le dossier et a été écartée dans le cadre de la concertation continue sur le projet.

Question #27 – Nadine LAURENT – citoyenne Terville

Réponse du maître d'ouvrage :

L'emprise de l'échangeur n°42 est directement liée à l'ajout de mouvements avec le réseau local à la suite des demandes du public et des acteurs locaux, exprimées lors de la concertation 2022-2023. L'aménagement d'une bretelle de sortie depuis l'A31 vers Terville, dont la commune a souhaité l'ajout, pourrait en effet impacter une partie de massifs boisés (moins d'un hectare). Dans ce cadre, après des mesures d'évitement et de réduction, des mesures de compensation, consistant à replanter des arbres et à mettre en œuvre des îlots de sénescence, seront mises en place. L'emprise du fuseau de DUP a justement été élargie à cet endroit afin de s'assurer de la bonne mise en place de ces mesures à proximité immédiate des impacts, conformément au droit de l'environnement. À cet emplacement précis, le dispositif compensatoire est décrit à la page 154 de la partie 4 de la pièce E (partie 6.3.2.1.6.1).

Question #28 – Sophie DELVO – habitante de Florange

Réponse du maître d'ouvrage :

Sur le délai de validité du débat public :

Conformément aux dispositions de l'article L.121-12 du code de l'environnement, l'enquête publique n'ayant pas été ouverte dans les 5 ans suivant la publication du bilan du débat public de 2015, établi par le président de la commission nationale du débat public (CNDP), la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités a ressaisi la CNDP le 20 mars 2024. Ce délai était de 5 ans selon l'état du droit à la date de la conclusion du débat public en 2015. Dans sa décision du 2 mai 2024, la CNDP a considéré que le secteur Nord du projet A31bis, qui n'a pas été substantiellement modifié, ne nécessitait pas la relance de la concertation avec le public. La CNDP indique donc qu'il y a lieu de poursuivre la concertation assurant la bonne information et participation du public jusqu'à l'enquête publique. La décision de la CNDP est présentée dans la pièce J1 du dossier d'enquête.

Sur les dimensions du tunnel :

La section souterraine sera composée de deux tubes (un par sens) d'environ 12 mètres de diamètre et distants l'un de l'autre d'une vingtaine de mètres. La largeur de la section souterraine sera donc d'environ 45 à 50 mètres. De plus, cette section souterraine se développera à environ 6 mètres (entrée du tunnel) à 18 mètres pour son point haut (extrados du tunnel), et entre 18 et 30 mètres pour son point bas, sous le terrain naturel.

Question #29 – Monsieur SEPER – habitant de Florange

Réponse du maître d'ouvrage :

Cette observation, dans laquelle des propos insultants envers le maître d'ouvrage sont distillés, ne contient pas de question. Le maître d'ouvrage souligne simplement que, comme indiqué dans le bilan socio-économique du projet (pièce F), des hypothèses d'inflation sont bien prises en compte dans la construction du coût du projet et dans l'évaluation des modalités de sa réalisation.

Question #30 – Madame HUMBERT - Terville

Réponse du maître d'ouvrage :

Tout d'abord, le maître d'ouvrage rejette catégoriquement l'affirmation selon laquelle la RD653 à l'ouest de Terville serait élargie à 2x2 voies. Il n'est pas prévu, ni dans le cadre du projet, ni par le

gestionnaire de la voirie (Département de la Moselle), d'évolution de la capacité de cette route départementale.

Ensuite, l'analyse des incidences du projet sur la qualité de l'air a fait l'objet d'une étude spécifique présentée dans le dossier (pièce K7), dont les résultats sont restitués dans l'étude d'impact (pièce E). L'étude montre que la qualité de l'air va continuer à s'améliorer sur le territoire dans le scénario avec le projet. Elle montre également qu'aucune habitation ne sera soumise, du fait du projet, à des niveaux de pollution supérieurs aux seuils prescrits par la réglementation (ainsi que ceux qui seront issus de la future transposition de la directive 2024/2881 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2024 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe, qui sera applicable en 2030).

Enfin, sur la totalité du secteur Nord du projet A31bis, le principe du recours à la concession a été retenu, avec la mise en place d'un péage en flux libre. Cette solution permet de mobiliser les financements nécessaires à court terme afin de répondre à l'urgence d'agir pour les mobilités au nord de l'échangeur A30/A31 de Richemont, et ainsi permettre la réalisation de l'aménagement dans les meilleurs délais. Conformément à l'article 6 de la décision ministérielle du 5 janvier 2024, le maître d'ouvrage poursuit l'examen des mesures susceptibles d'accompagner la mise à péage et de limiter le report de trafic sur le réseau secondaire, y compris en termes de dispositifs d'abonnement ou de modulation horaire des péages. En complément, le maître d'ouvrage souligne le caractère positif de la valeur nette actualisée du bilan socio-économique du projet.

Question #31 – Mickael BUJON – habitant de Florange

Réponse du maître d'ouvrage :

Le cadre réglementaire et méthodologique de l'évaluation socio-économique, notamment des modélisations de trafic, est exposé dans les parties 1.3 et 1.4 de la pièce F. La méthodologie de réalisation des évaluations socio-économiques est encadrée par l'instruction gouvernementale du 16 juin 2014 du ministère en charge des transports. Il s'agit de la dernière instruction méthodologique en date, détaillant l'application des articles L. 1511-1 à 6 et R1511-1 à 10 du Code des transports.

Par ailleurs, l'effet du projet sur les temps de parcours est présenté dans la partie 3.2.3 de la même pièce et il a fait l'objet d'une présentation détaillée lors de la réunion publique du 6 juin 2026. Les gains de temps du projet sont évalués entre 20 et 35 % du temps de trajet moyen quotidien lors des périodes de pointe. Les études de trafic démontrent un effet bénéfique et pérenne du projet sur les conditions de circulation entre Richemont et le Luxembourg. Sur ce trajet, au plus fort de l'heure de pointe du matin, vers 7 heures, les études estiment un gain de temps de près de 30 minutes grâce au projet.

I) Avis favorables

I.1 Thème ENVIRONNEMENT

I.1.1 Biodiversité

- Observations N° **346.3 BC, 1115, 1751.1** Jean Marc :

Les impacts et compensations environnementaux sont encadrés par la loi.

- Observations N° **458.4 LINGENHELD FRANCK, 586.5 POULALLION** Jean :

Le projet vise le meilleur équilibre entre efficacité, coût, protection des habitants et préservation de l'environnement. Des garanties environnementales et humaines : Le projet intègre des protections acoustiques renforcées, des aménagements pour limiter les impacts sur l'eau, la biodiversité et le cadre de vie, ainsi qu'un tunnel profond pour réduire les nuisances sonores autour de Thionville.

- Observations N° **1196.3** Julien Acard, **1424.3** :

Favorable à ce projet, tout en considérant indispensable qu'il soit conduit avec sérieux sur le plan environnemental, en tenant compte des communes concernées, des habitants et des équilibres locaux. Il est important que les impacts sur les espaces naturels, la biodiversité, les paysages, la qualité de l'air et les nuisances sonores soient limités au maximum. Les mesures de protection écologique annoncées devront être effectivement mises en œuvre et suivies dans le temps.

- Observations N° **1433.5** Michel LIEBGOTT, **1810.6** commune de Nilvange :

Les recommandations de la Haute Autorité Environnementale devront être entendues notamment pour la protection des milieux naturels.

- Observation N° **1435.3** Département 57, **1714.1** communauté de communes de l'Arc Mosellan :

Le fuseau F4 réduit les impacts environnementaux du projet en évitant des surfaces naturelles, en préservant les zones humides, les boisements et mes continuités écologiques.

- Observation N° **1571** :

Il est bien loin le projet de couper en deux la ville de Florange. Le projet tel que proposé maintenant est beaucoup plus respectueux des habitants et de l'environnement.

Questions

379. 3 B Moreau : Le sonneur à ventre jaune n'était présent qu'en Belgique comment se retrouve-t-il sur notre secteur ?

Il y aurait 19 espèces de chauve-souris sur les 35 existantes en France ! Si c'est vrai il faut sanctuariser le secteur !

Réponse du maître d'ouvrage :

L'analyse bibliographique signale la présence de 13 espèces d'amphibiens dans le secteur d'étude. Sur ces 13 espèces, 3 espèces sont mentionnées sur les communes concernées par la Zone d'Étude Milieux Naturels (ZEMN), dont le Sonneur à ventre jaune, sur la commune de Zoufftgen.

Toutefois, lors des inventaires de terrain, le Sonneur à ventre jaune n'a pas été recensé au sein des secteurs prioritaires de recherche, à savoir dans les ornières, fossés et mares temporaires situés dans les boisements et les prairies humides situés sur les côtes et dans les vallons, à l'ouest de l'A31 existante,

principalement vers Zoufftgen. Ainsi, l'espèce est considérée absente de la ZEMN. De plus, les milieux potentiellement favorables à sa reproduction sont assez limités dans la ZEMN.

Concernant les chiroptères, les 19 espèces de chiroptères mentionnées correspondent à celles signalées par l'analyse bibliographique dans le secteur d'étude. L'étude milieux naturels conclut à la présence potentielle de 17 espèces à enjeux au sein de la ZEMN, pendant la période de reproduction.

Les inventaires de terrain ont ensuite permis d'identifier 14 espèces de chiroptères avec certitude. Par ailleurs, toutes ces espèces n'ont pas la même activité dans la zone d'étude : chasse/alimentation, déplacement, hibernation, reproduction. Certaines espèces n'ont été que ponctuellement observées dans la ZEMN, alors que d'autres y gîtent. De plus, ces espèces ont été trouvées sur plus d'une vingtaine de kilomètres de linéaire.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

I.2 Thème MOBILITES

I.2.1 Trafic

- Observations N° **1.1 F.ESSOMBA, 26, 91.3, 97.2, 117.1 H.BLAISON, 126 M. DE MELLO, 157.1 JP.RICARD, 248, 226.2 C.ROBERT, 311.1, 313.1, 346.1 BC, 356.2 CPME, 365, 371.1, 373.1 A. AJENGUI, 391.1 R.DIAS, 393.1 B.NUCCI, 396.1 L. AUGIER, 401.1 D.WARION, 404.1, 419.3 Alvaro, 424.1 W.MARQUIS, 426.1 V.THINUS, 458.1 F. LINGENHELD, 471.1, 472.1, 487, 491 C.HARCHOUCHE, 507.1 P. NGUYEN, 514.1 D.ROMAND, 586.1 J. POULALLION, 589.1 P. LUCAS, 590 P. DRION, 597, 604, 635.1 CCI des Vosges, 717.1, 835, 864, 867.3 E. HARDY, 870.1, 873.2 A. BOUSSER, 875.1, 886.1 R. REDER, 889.1, 904.1, 908.1, 910.1 N. PAPAZOGLU, 913, 947.1, 953.2, 976.1 F. ROTH, 995 S. GALLORINI, 996.1 J.SATORI, 1000.1, 1143.1 L. BOUCHY, 1174.1, 1175.1, 1196.1 J. ACCARD, 1250.1 F. MAILLET, 1259.4 C. RECKEL (gouvernement du Grand-Duché du Luxembourg), 1263.1, 1269, 1286.1, 1320, 1374.3 A. HOLSENBURGER, 1387.2, 1388.1 O. Roth, 1407.1 F.SERTHELON, 1408 D. Giusti, 1415, 1430.1, 1647.1 S. FERTER, 1672.3, 1711.1 EURO-METROPOLE METZ, 1726.2, 1739.1, 1740.1, 1741.1 communauté de communes Rives de Moselle, 1751.2 Jean-Marc, 1761.1, 1810.1 commune de Nilvange, 1862.1, 1910.2 J. DEIDDA, 1912.1, 1919.1, 1920, 1971.1 M. BOCHICCHIO (Territoire Mobilités Moselle Nord), 1991, 2013.1, 2044.1, 2184.1 M. PRIEUR, 2211.1 L. LAMBERT, 2285.1 P. LEROUVILLOIS, 2287.3 M. GUENDOUZI :**

Le projet fluidifiera le trafic et facilitera les déplacements (frontaliers, inter-régionaux et européens).

- Observations N° **910.1 N. PAPAZOGLU, 1143.2 L. BOUCHY :**

Moins de trafic sur axes secondaires et en traversées urbaines.

- Observations N° **91.3, 226.2 C. ROBERT, 263.1 A. HUMBERT, 311.3, 356.2 CPME, 371.1, 373.1 A. AJENGUI, 393.1 B.NUCCI, 424.1 W.MARQUIS, 426.1 V.THINUS, 482.2, 486.1, 499.1 F. FAZAN, 514.1 D.ROMAND, 586.1 J. POULALLION, 604, 873.2 A. BOUSSER, 914.1 G. LUCAS, 947.1, 953.2, 976.1 F. ROTH, 996.1 J.SATORI, 1143.1 L. BOUCHY, 1387.2, 1407.1, F.SERTHELON, 1652.1 R. DAUGER, 1740.1, 1912.1, 2184.1 M. PRIEUR :**

Le projet apportera davantage de sécurité routière.

I.3. Thème NUISANCES/VIBRATION

I.3.1 Bruit

- Observations N° **426.4** M V Thinus, **458.3** M F Lingenheld, **558.1** M Pierre, **586.4** M J Poulallion, **662.3**, **910.4** M N Papazoglou, **1143.5** M L Bouchy, **1237.5** CCI 54, **1248.3** M G Calin, **1250.5** M F Maillet, **1376.1** M A Holsenburger, **1433.2** M M Liebgott, **1711.2** EURO-METROPOLE METZ, **1713.2** communauté de communes de l'Arc Mosellan, **1740.2**, **1741.3** communauté de communes Rives de Moselle, **1761.2**, **1819.2**, **1973.2** commune de Manom, **1435.2** Département 57, **2274.5** M A Holzenburger :

La remise aux normes de cette autoroute permettra aux riverains de retrouver un environnement plus acceptable notamment en termes de bruit (mur anti-bruit).

Réponse du maître d'ouvrage :

La modernisation de l'infrastructure et l'amélioration de son insertion dans les zones urbanisées est un objectif du projet qui comprend donc la réalisation d'un programme ambitieux de protections acoustiques. Sur les autoroutes A31 et A30 existantes, ces protections acoustiques permettront d'améliorer l'environnement des zones urbanisées en permettant une diminution très importante du bruit, notamment au droit des lotissements d'Uckange situés au nord de l'A30 ou des zones qui se sont développées le long de l'A31 entre Thionville et la frontière luxembourgeoise. Le programme d'aménagement des protections acoustiques est présenté dans le chapitre 4.5 de la pièce B. L'effet de ces protections acoustiques sur le bruit est présenté au chapitre 5.3.2 de l'étude acoustique (pièce K7).

I.3.2 Pollution/Santé

- Observations N° **117.3** M H Blaison, **379.2** M B Moreau, **586.3** M J Poulallion, **910.5** M N Papazoglou, **1121.1** M P Latourte, **1237.7** CCI 54, **1250.4** M F Maillet, **1263.3**, **1376.2** M A Holsenburger, **1711.3** EURO-METROPOLE METZ, **1740.4**, **1751.3** M Jean Marc, **1761.3**, **1773.1** M F Veynacher :

Le projet permettra de réduire les émissions liées à la réduction des bouchons quotidiens, au développement des véhicules électriques et à l'interdiction des poids lourds en traversée de Thionville.

Réponse du maître d'ouvrage :

La réduction des nuisances liées à la saturation de l'autoroute (conséquence des embouteillages sur l'environnement et sur les vies humaines) est en effet un objectif du projet. De même, la réduction des nuisances liées au trafic, notamment dans la traversée de Thionville où il persiste des "points noirs bruit" et où la qualité de l'air est inférieure aux objectifs réglementaires (seule station dans ce cas sur le territoire), est également visée par le projet. Les objectifs de l'opération sont plus globalement présentés dans le chapitre 2.4 de la pièce B.

- Observation N° **2274.6** M A Holsenburger :

Les eaux de pluie chargées d'hydrocarbures, de particules fines ou de résidus de freinage doivent pouvoir être collectées et traitées avant leur rejet dans le milieu naturel par la remise à niveau de cette infrastructure.

Réponse du maître d'ouvrage :

La modernisation des infrastructures existantes, notamment du point de vue des exigences environnementales, est l'un des objectifs du projet A31bis secteur Nord (cf. §2.4 de la pièce B). Ce dernier comprend donc la création de réseau de collecte et de traitement des eaux de chaussées des sections de l'A31 et de l'A30 existantes qui seront élargies ; elles en sont dépourvues aujourd'hui. La

réalisation de ce système de gestion des eaux permettra de limiter significativement les rejets de polluants actuels, décrits dans cette observation, dans l'environnement proche des autoroutes. Dans les zones où la ressource en eaux est identifiée comme sensible par la réglementation, les bassins de traitement seront étanches afin d'améliorer la qualité des eaux du territoire. Les grands principes du système de gestion des eaux pluviales sont l'objet du chapitre 4.4.2 de la pièce B. Le programme des aménagements précis est décrit de manière détaillée au chapitre 3.3.1.3 de l'étude d'impact (partie 2 de la pièce E, à partir de la page 29).

I.4 Thème PATRIMOINE

- Observation N° **1841.4** Collectif UE57-CPME57-ILM- TP :

Le tracé retenu, consistant notamment à l'abaissement du niveau de la route permet d'éviter tout impact sur l'allée des marronniers et de préserver la perspective sur le domaine dans le paysage.

I.5 Thème RISQUES

I.5.1 Accidentologie

- Observation N° **226.3** ROBERT Charles, **254.2** Martin Vana, **263.4** HUMBERT Annick, **296**, **311.2**, **313.2**, **356.1** CPME, **371.8**, **373.2** Ajengui Aziz, **393.3** NUCCI Bernard, **396.3** Augier Ludovic, **401.3** Warion Didier, **424.2** William, **426.5** THINUS Vincent, **479.2** Pidolle Martial, **482.1**, **494.2** Annette Gilewicz, **507.3** NP, **514.3**, **586.2** POULALLION Jean, **589.2** LUCAS Patrice, **640**, **648.3** JURAS Arnaud, **873.1** BOUSSER, **889.2**, **910.2** PAPAZOGLU Nicolas, **940**, **947**, **953**, **976.2** ROTH Frédéric, **996.2** SARTORI JULIEN, **1005** NOUAYTI Mustapha, **1121.2** LATOURTE Pierre, **1143.3** BOUCHY Laurent, **1175.2**, **1237.3** CCI 54, **1248.4** CALIN Guy, **1250.3** Maillet Franck, **1387.1**, **1407.2** franck, **1435.1** Département 57, **1652.1** Dauger Rachel, **1714.1** communauté de communes de l'Arc Mosellan, **1741.2** communauté de communes Rives de Moselle, **1773.4** Veynachter Frederic **1862.2**, **1912.2**, **1919.2** :

Autoroute actuellement dangereuse et le projet facilitera de la circulation routière et donc améliorera la sécurité.

I.6 Thème ÉCONOMIE

- Observations N° **226.1** M.C Robert, **393** :

Favorable au projet A31 bis, c'est un axe indispensable pour de nombreux foyers lorrains, voire européen.

- Observations N° **254.1** M Vana, **356.3** CPME, **369**, **389** Mme Meunier Garrel, **390** M J Mallavergne, **391.2** M R Dias, **393.2** M B Nucci, **396.2** M L Augier, **401.2** M D Warion, **404.2**, **458.2** M F Lingenheld, **479** M M Pidolle, **484**, **494.3** Mme A Gilewicz, **507.2** M NP, **577** M B Taffner, **579**, **582** M P Scharf, **589.3** M P Lucas, **635.2** CCI 88, **648.1** M A Juras, **850**, **865.1**, **867.1** M E Hardy, **875.2**, **879** M Colliard, **889.3**, **905** M M Roynette, **910.3** M N Papazoglou, **914.2** M G Lucas, **947.3**, **953.3**, **976.3** M F Roth, **982**, **1000.2**, **1078** M J Bergerot, **1115.2**, **1121.3** M P Latourte, **1134** M B Moreau der Impact Lorraine Mobilité, **1143.4** M L Bouchy, **1174.2**, **1196.2** M J Acard, **1237.1** CCI 54, **1248.2** M G Calin, **1250.2** M F Maillet, **1254**, **1263.2**, **1435.4** Département 57, **1654**, **1656** M R Ferter, **1713.3** communauté de communes de l'Arc

Mosellan, **1726.1, 1739.2, 1740.3, 1741.4** communauté de communes Rives de Moselles, **1819.1, 1876, 2043** :

Projet nécessaire pour le développement économique de la région (1 € investi génèrerait entre 1,5 et 2,5 €) aussi bien pour les gains de temps que l'apport financier des frontaliers.

- Observations N° **426.2** M V Thinus, **558.2** M Pierre, **586.6** M J Poulallion, **1237.6** CCI 54, **1689** M V Durmeyer :

Ce projet est aussi générateur d'emplois directs et indirects (travaux publics et autres).

- Observations N° **1433.4** M M Liebgott, **1672.1, 1810.5** commune de Nilvange, **1841.3** Collectif UE57-CPME57-ILM- TP, **1843.1** ELN, **1917.5** commune d'Illange, **1973.5** commune de Manom :

Les entreprises susceptibles d'être relocalisées doivent rapidement obtenir une visibilité des conditions dans lesquelles cela se passera et en toute concertation.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'augmentation de l'emprise de l'échangeur de raccordement entre l'A30 et la section neuve prévue dans le cadre du projet, notamment du fait de l'ajout de raccordements locaux demandés par le public et les acteurs locaux lors de la concertation publique de 2022-2023, est susceptible d'induire un impact sur certaines entreprises de la Zone d'activité Sainte-Agathe. **D'une part, l'État s'engage à poursuivre la réduction de l'impact du projet sur ses entreprises au fur et à mesure de l'avancement des études. La présentation, dans le présent mémoire, de deux variantes moins impactantes que l'État s'engage à retenir, permettra de diminuer drastiquement le besoin de relocalisation. D'autre part, l'État s'engage à poursuivre le dialogue avec la communauté d'agglomération Thionville Fensch Agglomération et les entreprises de la zone, amorcé dès 2024, pour présenter l'avancement des études, le calendrier du projet ainsi que les conditions d'acquisition des emprises foncières nécessaires. L'État s'engage à continuer à accompagner l'éventuelle stratégie de relocalisation conduite par la communauté d'agglomération, comme c'est le cas depuis 2024. L'État s'engage à cofinancer l'ensemble des études qui seraient nécessaires pour établir une telle stratégie.**

I.7 Thème FINANCIER

I.7.1 Coût du projet

- Observations N° **391.3** DIAS rui, **479.4** Pidolle Martial, **545, 648.5** JURAS Arnaud, **1004** :
Investissement stratégique.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet A31bis secteur Nord constitue la réponse aux objectifs poursuivis, et rappelés au §2.4 de la pièce B :

- Une réponse à la saturation actuelle de l'A31 entre l'échangeur A30/A31 de Richemont et la frontière luxembourgeoise ;
- Une réduction des nuisances pour les riverains de l'A31 en traversée de Thionville et des axes du réseau secondaire concurrents de l'A31 ;
- Une meilleure desserte du territoire ;
- L'aménagement d'un itinéraire de transit fiable et sécurisé pour préserver le développement économique du territoire ;
- Le développement des alternatives à l'autosolisme ;

- La modernisation en matière d'insertion environnementale et de sécurité de l'infrastructure autoroutière.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observation N° **458.4** LINGENHELD FRANCK :

Un projet rentable pour la collectivité. L'évaluation socio-économique conclut à un bénéfice net dans tous les scénarios étudiés. Chaque euro investi génère entre 1,48 € et 2,47 € de bénéfices collectifs, en tenant compte du temps gagné, de la sécurité, de l'impact sur environnement et des effets économiques.

Un investissement structurant. L'A31bis modernise une infrastructure vieillissante, améliore la sécurité et soutient l'économie régionale. Le chantier mobilisera des milliers d'emplois et des savoir-faire techniques de haut niveau, avec des retombées concrètes pour les entreprises locales.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet A31bis secteur Nord a fait l'objet d'une évaluation socio-économique qui est rapportée dans la pièce F. Les effets du projet sont analysés et quantifiés dans le §3 de la pièce F. Le bilan socio-économique monétarisé du projet figure au §3.3.4.

Conformément aux dispositions du code de la commande publique, le contrat de concession contiendra des clauses vis-à-vis du recours aux petites et moyennes entreprises ou à des tiers. Il contiendra également des clauses relatives aux dispositifs d'insertion professionnelle.

L'évaluation précise des emplois créés par le chantier puis l'exploitation de l'autoroute sera affinée lors de l'avancement des études de projet, qui se poursuivront si le projet est déclaré d'utilité publique. Les dispositions du chantier telles que connues à ce stade des études sont décrites au §3.3.2 de la pièce E2.

- Observations N° **865, 870** :

Projet co-financé par le Luxembourg.

- Observations N° **2013** :

Envisager une participation du Luxembourg car l'autoroute est faite pour disposer de la main d'œuvre nécessaire et cet État perçoit des taxes sur les carburants.

Réponse du maître d'ouvrage :

La mise en concession fait partie du projet A31bis secteur Nord. Les éléments justifiant le recours à la mise en concession figurent au §3.1.4 et au §6.1.2 de la pièce B du dossier d'enquête. Comme mentionné au §1.5.3 de la pièce F, le financement du projet se base sur une subvention d'équilibre nulle de la puissance publique.

Une participation du Luxembourg au projet A31bis secteur Nord n'est donc pas envisagée. Toutefois, le Grand-Duché de Luxembourg participe financièrement, à parité avec la partie française, à l'ensemble des opérations d'amélioration de la ligne ferroviaire Metz-Thionville-Luxembourg.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

I.7.2 Principe concession

- Observations N° **91.1**, **346.4** BC :

Soutien au projet mais opposition au principe de la concession en raison d'autres financements mobilisables.

Réponse du maître d'ouvrage :

Comme rappelé au §3.1.4 de la pièce B, 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. C'est pourquoi une contribution de l'usager via un péage est envisagée pour supporter le coût du projet.

Ce choix pour le secteur nord du projet A31bis s'explique par le coût important des ouvrages d'art (tunnel de grande longueur) à réaliser pour le contournement de Thionville. Les travaux d'élargissement au nord, plus classiques et moins coûteux, demeurent indissociables de la section en tracé neuf et c'est pourquoi ils figurent également dans le périmètre de la concession.

Sur le secteur Nord, objet de la présente demande d'utilité publique, le principe du recours à la concession a été retenu pour permettre la réalisation de l'aménagement dans les meilleurs délais. Cette solution permet de mobiliser les financements nécessaires à court terme afin de répondre à l'urgence d'agir pour les mobilités au nord de l'échangeur de Richemont. Cela revient à faire financer l'infrastructure et son entretien par ses utilisateurs plutôt que par le contribuable.

La mise en place d'un péage doit permettre de financer les aménagements nécessaires à l'augmentation de capacité de l'A31, et donc d'améliorer dans un délai raisonnable les conditions de circulations entre la France et le Luxembourg tout en limitant la saturation du réseau secondaire.

Le niveau du péage, qui sera fixé lors de la procédure d'appel d'offres de la concession, est à mettre en regard du coût de la situation actuelle pour la société et les utilisateurs, et notamment pour les mobilités pendulaires (la section en tracé neuf, contournement ouest de Thionville, ayant principalement vocation à capter le trafic de transit). Aujourd'hui, les embouteillages sont un facteur aggravant des émissions de gaz à effet de serre et de particules polluantes.

Le conseil d'orientation des infrastructures (COI), dans ses rapports de 2018, 2022 et 2026, a notamment souligné que "le recours à une mise en concession qui ne devrait pas exiger de financements publics apparaît une solution adaptée."

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observation N° **867.2** HARDY, Eric :

Le projet sera porté par un groupement d'intérêt économique en capacité de financer la construction, l'entretien et la gestion de celui-ci sur la durée de la concession à la place de l'État.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'attribution du contrat de concession de l'autoroute A31bis secteur Nord se fera par un appel d'offres de concession, selon les règles du code de la commande publique. Les procédures de mise en concession

d'autoroute menées par le ministère des transports imposent au groupement attributaire de la concession de créer une société dédiée, domiciliée dans un pays de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen, et donc soumise intégralement à la réglementation communautaire.

Le groupement retenu assurera le financement de la construction puis de l'exploitation, pendant la durée de la concession, de l'autoroute A31bis secteur Nord pour le compte de l'État. L'équilibre du projet, décrit au §3.4.2 de la pièce F, assure une subvention publique nulle pour sa réalisation.

L'État demeure propriétaire des infrastructures. La gouvernance des sociétés concessionnaires est une question qui reste ouverte. La participation des collectivités au sein de cette gouvernance n'est toutefois pas la seule solution pour les associer aux décisions. D'autres modèles comme ceux consistant à mettre en place des conseils de développement territoriaux existent et permettent d'associer les collectivités aux choix d'investissements bien qu'elles ne siègent pas aux conseils d'administration des sociétés.

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

- Observations N° **933, 937** :

Les salaires luxembourgeois permettent de payer un abonnement mensuel de l'ordre de 120 € soit 3 € par jour travaillé. Avec 180 000 frontaliers, voilà de quoi financer le projet et d'éviter une nouvelle fois de faire supporter aux contribuables.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les dispositions de coût et financement du projet sont rappelées au §1.5.3 de la pièce F. Le recours à la concession fait partie du projet A31bis secteur Nord. Ce financement se base sur une subvention d'équilibre nulle de la puissance publique, les péages perçus par le concessionnaire pendant la durée de la concession devant financer l'investissement et l'exploitation de l'autoroute A31bis secteur Nord pendant la durée du contrat.

- Observation N° **586.7** POULALLION Jean :

Ce chantier mobilisera jusqu'à 10 000 emplois directs et indirects, avec une sous-traitance imposée au concessionnaire qui bénéficiera aux savoir-faire de nos entreprises régionales.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le chantier de l'autoroute va en effet bénéficier directement à l'économie et à l'emploi sur le territoire. Conformément aux dispositions du code de la commande publique, le contrat de concession contiendra des clauses vis-à-vis du recours aux petites et moyennes entreprises ou à des tiers. Il contiendra également des clauses relatives aux dispositifs d'insertion professionnelle. L'évaluation précise des emplois créés par le chantier puis l'exploitation de l'autoroute sera affinée lors de l'avancement des études de projet, qui se poursuivront si le projet est déclaré d'utilité publique.

Les dispositions du chantier telles que connues à ce stade des études sont décrites au §3.3.2 de la pièce E2.

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

- Observation N° **1841.2** Thierry LEDRICH pour le collectif UE57-CPME57-ILM-Fédération TP Lorraine :

Le modèle de financement par concession est la seule voie réaliste. Sans concession privée, au vu des finances publiques actuelles, le projet ne pourra pas se faire avant 2040 au mieux, ce d'autant si le rythme du programme ferroviaire ne doit pas fléchir. Le péage, indépendamment de son coût net réel, doit aussi être apprécié au regard des bienfaits immatériels qu'il apporte : jusqu'à 20 minutes gagnées en moyenne par jour (équivalent de 25 à 35 % du temps moyen de parcours) par rapport au scénario sans projet, soit plus de 73 heures en moyenne par an de vie active restituée à chaque travailleur frontalier. De plus, le concessionnaire a intérêt à avoir une offre tarifaire concurrentielle car il sera à la fois en compétition avec l'offre ferroviaire pour garantir la viabilité de son projet, mais il sera également jugé sur le coût du péage qui est un critère d'appréciation des offres des différents candidats à la concession.

Une forte composante de ce coût intégrera l'amélioration environnementale de l'axe autoroutier existant mais aussi la prise en compte des engagements de l'État résultant des années de concertation notamment pour l'aménagement du tunnel profond sur plus d'un tiers du tracé neuf.

De plus, ce choix permet de faire payer l'utilisateur, parfois étranger, plutôt que le contribuable exclusivement français, et ce d'autant plus qu'aucune subvention publique n'est nécessaire pour l'équilibre économique de ce projet.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les dispositions de coût et financement du projet sont rappelées au §1.5.3 de la pièce F. Le recours à la concession fait partie du projet A31bis secteur Nord. Ce financement se base sur une subvention d'équilibre nulle de la puissance publique, les péages perçus par le concessionnaire pendant la durée de la concession devant financer l'investissement et l'exploitation de l'autoroute A31bis secteur Nord pendant la durée du contrat.

Les gains de temps, et surtout la fiabilisation des temps de parcours sous-tendent un des objectifs du projet A31bis secteur Nord, qui constitue une réponse à la saturation actuelle de l'A31 entre l'échangeur A30/A31 de Richemont et la frontière luxembourgeoise (cf. §2.4 de la pièce B). Les effets du projet sur la congestion et les gains de temps sont décrits au §3.2.3 de la pièce F.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observation N° **1911.2** FRANDSEN Antony :

Sur le financement, qui nourrit l'essentiel des critiques : l'infrastructure, évaluée à 1,07 milliard d'euros, sera financée par un péage en flux libre dans le cadre d'une mise en concession. Autrement dit, dans un contexte budgétaire contraint, le contribuable lorrain n'en supporte pas la charge — argument que l'on s'étonnera de voir retourné contre le projet par ceux-là mêmes qui réclament par ailleurs la sobriété de la dépense publique.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les dispositions de coût et financement du projet sont rappelées au §1.5.3 de la pièce F. Le recours à la concession fait partie du projet A31bis secteur Nord. Ce financement se base sur une subvention d'équilibre nulle de la puissance publique, les péages perçus par le concessionnaire pendant la durée de la concession devant financer l'investissement et l'exploitation de l'autoroute A31bis secteur Nord pendant la durée du contrat.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observation N° **2287.5** GUENDOUZI Mehdi :

Quant à la question de la cession éventuelle, l'article L. 122-4 du code de la voirie routière prévoit un agrément ministériel en cas de changement de concessionnaire, mais rien dans le droit existant n'oblige le concessionnaire à maintenir les conditions tarifaires initiales, laissant la porte ouverte à une renégociation complète, sans que les usagers ne disposent d'un droit opposable, ce qui est largement démontré par les différentes études sur les dérives des sociétés concessionnaires d'autoroute au fil des années depuis la privatisation en 2006. Ainsi, le droit actuel des concessions autoroutières organise la hausse tarifaire au profit du concessionnaire (décret n° 95-81 du 24 janvier 1995, garantie de 7% de l'inflation) sans prévoir de plafond protecteur pour les usagers, et ne garantit pas le maintien des conditions tarifaires en cas de cession (article L. 122-4 du code de la voirie routière). Le cahier des charges de l'A31bis doit déroger explicitement à ce régime sur ces points. Ici, trois des principes fondamentaux du droit administratif sont en jeu :

- La continuité du service public en ce qu'un service essentiel à la vie nationale ne soit pas conditionné à la capacité financière des usagers – or, sur cet axe, une tarification incontrôlée empêche concrètement l'accès au travail pour une écrasante partie des frontaliers.

- L'égalité devant le service public garantit que l'accès à un service ne peut être subordonné à la capacité à payer, a fortiori sur un axe captif sans alternative aucune.

- La confiance légitime, principe issu du droit et progressivement reconnu en droit administratif français, interdit que la défaillance prolongée de l'État à assurer la gestion prévisionnelle d'une infrastructure devienne un prétexte pour en transférer le coût de correction sur ceux qui en sont les victimes.

Ajouter une révision du tarif des péages à la baisse si les objectifs de fluidité contractualisés ne sont pas atteints, avec indicateurs mesurables et opposables et une interdiction de cession sans maintien intégral des conditions tarifaires initiales, avec clause résolutoire en cas de violation.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les contrats de concessions autoroutières prévoient la fixation d'objectifs de performance assortis de pénalités, qui ont notamment pour vocation de s'assurer que les sociétés concessionnaires d'autoroutes garantissent la meilleure disponibilité possible des infrastructures dont elles assurent l'exploitation. Par ailleurs, lorsque des travaux d'envergure interviennent sur le réseau, les services de l'État veillent à ce que la gêne à l'utilisateur soit minimisée. Le concessionnaire est ainsi incité à tout mettre en œuvre pour réduire la gêne occasionnée sous peine de devoir payer des pénalités. En revanche, il apparaît peu pertinent de baisser dans le même temps le tarif des péages en cas de congestion car le signal prix ainsi donné inciterait les usagers à utiliser davantage l'infrastructure alors même que cette dernière est déjà saturée.

Par ailleurs, les conditions de substitution d'un nouveau concessionnaire à celui auquel l'autorité concédante a initialement attribué le contrat de concession sont encadrées par le code de la commande publique.

Enfin, l'article L122-4 du code de la voirie routière dispose que le péage assure la couverture des dépenses de toute nature liées à la construction, à l'exploitation, à l'entretien, à l'aménagement ou à l'extension de l'infrastructure. En cas de concession des missions du service public autoroutier, le péage couvre également la rémunération et l'amortissement des capitaux investis par le concessionnaire. Le respect de ces dispositions, y compris les règles d'évolution annuelles des tarifs prévues par le contrat de concession, fait partie des éléments contrôlés par l'Autorité de régulation des transports (ART) qui rend un avis public sur les projets de contrat avant leur approbation par l'État.

Outre ce contrôle initial, le code de la voirie routière dispose également 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.

Par ailleurs, l'Autorité de régulation des transports (ART), en application de sa mission légale et de son rôle d'éclairage du débat public, évalue régulièrement la rentabilité des concessions autoroutières, notamment celle des concessions historiques. Dans son dernier rapport consacré à cette question, en novembre 2024, l'Autorité estime que leur « rentabilité n'est manifestement pas excessive » et conclut que « le service rendu aux usagers est à la hauteur des tarifs de péage ».

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

Questions

1905.3 commune de Kanfen : Gouvernance de la concession. La commune s'interroge sur les modalités de gouvernance de la future concession autoroutière. Dans la mesure où les collectivités territoriales seront directement impactées par les conséquences du projet, il apparaît légitime qu'elles puissent être associées à la réflexion sur son exploitation future. La commune souhaite ainsi connaître :

- les possibilités de participation des collectivités territoriales au sein des structures de gouvernance de la concession ;
- les dispositifs envisagés pour associer les collectivités au suivi de l'exploitation de l'infrastructure.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'attribution du contrat de concession de l'autoroute A31bis secteur Nord se fera par un appel d'offres de concession, selon les règles du code de la commande publique. Les procédures de mise en concession d'autoroute menées par le ministère des transports imposent aux groupements candidats de créer une société dédiée, domiciliée dans un pays de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen, et donc soumise intégralement à la réglementation communautaire.

La gouvernance des sociétés concessionnaires est une question qui reste ouverte. La participation des collectivités au sein de cette gouvernance n'est toutefois pas la seule solution pour les associer aux décisions. D'autres modèles comme ceux consistant à mettre en place des conseils de développement territoriaux existent et permettent d'associer les collectivités aux choix d'investissements bien qu'elles ne siègent pas aux conseils d'administration des sociétés.

Le concessionnaire, comme tout exploitant routier, travaillera en coordination avec les autres gestionnaires de voirie, en particulier les collectivités. En particulier, le concessionnaire participera à l'élaboration d'un plan de gestion du trafic en lien avec les gestionnaires de voirie du secteur, en vue notamment d'élaborer des itinéraires de déviation pour les différents trafics, sous l'autorité du préfet.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission conseille aux collectivités intéressées de se manifester le plus en amont possible si elles souhaitent être associées efficacement.

I.7.3 Péage

- Observations N° **157.2** Ricard Jean-Pierre, **314**, **426.3** THINUS Vincent, **1237.3** CCI 54, **2157** :
Normal de rendre payante l'autoroute A31 bis.

Réponse du maître d'ouvrage :

Comme rappelé au §3.1.4 de la pièce B, 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. C'est pourquoi une contribution de l'utilisateur via un péage est envisagée pour supporter le coût du projet.

Ce choix pour le secteur nord du projet A31bis s'explique par le coût important des ouvrages d'art (tunnel de grande longueur) à réaliser pour le contournement de Thionville. Les travaux d'élargissement au nord, plus classiques et moins coûteux, demeurent indissociables de la section en tracé neuf et c'est pourquoi ils figurent également dans le périmètre de la concession.

Sur le secteur Nord, objet de la présente demande d'utilité publique, le principe du recours à la concession a été retenu pour permettre la réalisation de l'aménagement dans les meilleurs délais. Cette solution permet de mobiliser les financements nécessaires à court terme afin de répondre à l'urgence d'agir pour les mobilités au nord de l'échangeur de Richemont. Cela revient à faire financer l'infrastructure et son entretien par ses utilisateurs plutôt que par le contribuable.

La mise en place d'un péage doit permettre de financer les aménagements nécessaires à l'augmentation de capacité de l'A31, et donc d'améliorer dans un délai raisonnable les conditions de circulations entre la France et le Luxembourg tout en limitant la saturation du réseau secondaire.

Le niveau du péage, qui sera fixé lors de la procédure d'appel d'offres de la concession, est à mettre en regard du coût de la situation actuelle pour la société et les utilisateurs, et notamment pour les mobilités pendulaires (la section en tracé neuf, contournement ouest de Thionville, ayant principalement vocation à capter le trafic de transit). Aujourd'hui, les embouteillages sont un facteur aggravant des émissions de gaz à effet de serre et de particules polluantes.

Le conseil d'orientation des infrastructures (COI), dans ses rapports de 2018, 2022 et 2026, a notamment souligné que "le recours à une mise en concession qui ne devrait pas exiger de financements publics apparaît une solution adaptée."

- Observation N° **193** STAROSSE YANIS :

Totalement d'accord avec le projet elle sera utile et utilisée si elle reste gratuite suite à la réglementation en vigueur en Moselle.

Réponse du maître d'ouvrage :

Comme rappelé au §3.1.4 de la pièce B, 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. C'est pourquoi une contribution de l'utilisateur via un péage est envisagée pour supporter le coût du projet.

Ce choix pour le secteur nord du projet A31bis s'explique par le coût important des ouvrages d'art (tunnel de grande longueur) à réaliser pour le contournement de Thionville. Les travaux d'élargissement au nord, plus classiques et moins coûteux, demeurent indissociables de la section en tracé neuf et c'est pourquoi ils figurent également dans le périmètre de la concession.

Sur le secteur Nord, objet de la présente demande d'utilité publique, le principe du recours à la concession a été retenu pour permettre la réalisation de l'aménagement dans les meilleurs délais. Cette solution permet de mobiliser les financements nécessaires à court terme afin de répondre à l'urgence d'agir pour les mobilités au nord de l'échangeur de Richemont. Cela revient à faire financer l'infrastructure et son entretien par ses utilisateurs plutôt que par le contribuable.

La mise en place d'un péage doit permettre de financer les aménagements nécessaires à l'augmentation de capacité de l'A31, et donc d'améliorer dans un délai raisonnable les conditions de circulations entre la France et le Luxembourg tout en limitant la saturation du réseau secondaire.

Le niveau du péage, qui sera fixé lors de la procédure d'appel d'offres de la concession, est à mettre en regard du coût de la situation actuelle pour la société et les utilisateurs, et notamment pour les mobilités pendulaires (la section en tracé neuf, contournement ouest de Thionville, ayant principalement vocation à capter le trafic de transit). Aujourd'hui, les embouteillages sont un facteur aggravant des émissions de gaz à effet de serre et de particules polluantes.

Le conseil d'orientation des infrastructures (COI), dans ses rapports de 2018, 2022 et 2026, a notamment souligné que "le recours à une mise en concession qui ne devrait pas exiger de financements publics apparaît une solution adaptée."

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

- Observation N° **424.2** William :

Certains préféreront payer un péage mais avoir la sécurité des usagers plutôt que se demander à chaque voyage s'il va arriver entier.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'amélioration de la sécurité des usagers et du personnel d'intervention constitue l'un des objectifs du projet A31bis : la modernisation en matière d'insertion environnementale et de sécurité de l'infrastructure autoroutière (cf. §2.4.1.6 de la pièce B). Les effets du projet sur la sécurité sont quantifiés au §3.2.5 de la pièce F.

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

- Observation N° **500.2** :

Moyen détourné de faire payer les frontaliers en raison du manque d'économie locale.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet A31bis secteur Nord constitue la réponse du maître d'ouvrage aux objectifs poursuivis, décrits au §2.4 de la pièce B, et résultant des différentes phases de concertation, rappelées au §3.2 de la pièce B. La perception d'un péage sur l'autoroute A31bis secteur Nord vise à financer l'investissement nécessaire à la construction, puis à l'exploitation de l'infrastructure aménagée en réponse à ces objectifs.

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

- Observations **507.3** NP, **886.2** RAPHAEL REDER, **1097.2** Monsieur AUBRY, **1286.2** :

Vigilance sur la politique tarifaire. L'efficacité de cette nouvelle infrastructure dépendra directement de son niveau de péage. Si celui-ci est trop élevé, une part importante des usagers continuera à emprunter les axes gratuits existants, ce qui limiterait fortement les bénéfices attendus en matière de désengorgement. À l'inverse, un péage raisonnable permettrait un report significatif du trafic vers la nouvelle infrastructure et bénéficierait à l'ensemble des usagers, y compris ceux qui continueraient à utiliser le réseau actuel. Personnellement prêt à payer pour bénéficier d'un trajet plus fluide et plus prévisible, mais il est important que le coût reste suffisamment attractif pour encourager une utilisation large de l'infrastructure par les travailleurs frontaliers et les autres usagers quotidiens.

Mettre en place une tarification différente pour les routiers.

Observations N° **1433.6** Michel LIEBGOTT, **1810.7** commune de Nilvange, **1917.4** commune d'Illange, **1973.6** commune de Manom :

Les conditions tarifaires du péage devront se faire dans des conditions économiques acceptables pour les populations concernées.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les modalités précises du péage (niveau exact, abonnement, modulation horaire...) seront définies après la présente enquête publique, si le projet A31bis secteur Nord est déclaré d'utilité publique, dans le cadre de l'appel d'offres de mise en concession. La fixation de ce prix repose en effet sur un équilibre. Il doit être suffisamment élevé pour permettre le financement des travaux et leur réalisation ainsi que l'exploitation des infrastructures pendant la durée de la concession. En miroir, il doit être suffisamment abordable pour que suffisamment d'usagers empruntent la section à péage.

S'agissant par ailleurs de la différenciation des tarifs entre véhicules légers et poids-lourds, en droit national, une redevance pour service rendu est soumise au principe de proportionnalité entre la redevance payée et le service rendu : les péages peuvent donc être différenciés en fonction des caractéristiques physiques des véhicules (véhicules légers, poids-lourds). Toutefois, le droit communautaire impose le plafonnement des péages supportés par les poids-lourds à la part des coûts qui peut leur être imputée : usure de la route, occupation plus importante de la voirie, etc.

A titre indicatif, les études du projet sont menées avec l'hypothèse d'un niveau de péage poids-lourds près de 3 fois supérieur à celui des véhicules légers (cf. §2.6.1 de la pièce F).

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

Observation N° **1259.3** C. RECKEL (gouvernement du Grand-Duché du Luxembourg) :

Il est important de moduler les tarifs du péage pour les travailleurs frontaliers (abonnements avantageux pour véhicules en covoiturage, horaires différenciés, tarifs avantageux pour les bus).

Eviter les effets négatifs comme par exemple un report sur les voies secondaires.

Réponse du maître d'ouvrage :

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

Enfin, conformément à l'article 6 de la décision ministérielle de janvier 2024, le maître d'ouvrage poursuit l'examen des mesures susceptibles d'accompagner la mise à péage et de limiter le report de

trafic sur le réseau secondaire, y compris en termes de dispositifs d'abonnement ou de modulation horaire des péages, et l'utilisation de la traversée de Thionville par les trafics de transit au moyen de réaménagements et de réductions de vitesse adaptés. Dans le cadre du projet A31bis secteur Nord, la circulation des poids lourds en transit sera interdite et la vitesse maximale autorisée réduite à 90 km/h sur la traversée de Thionville par l'actuelle A31 (cf. §2.9 de la pièce B).

Commentaire de la commission d'enquête

La commission prend note de cet engagement

Observation N° **586.8** POULALLION Jean :

Quant au financement, le modèle de la concession a le mérite de faire payer l'utilisateur — parfois étranger — plutôt que le seul contribuable français, et sans subvention publique : le péage restera modéré, de l'ordre de moins de 2 € par trajet depuis Thionville et d'environ 50 € par mois pour un frontalier régulier, bien peu au regard des économies de carburant, d'usure et de stress qu'il fera gagner.

Observation N° **648.5** JURAS Arnaud :

Concernant le péage envisagé, son coût apparaît mesuré au regard des bénéfices attendus pour les usagers et la collectivité. Il restera inférieur aux coûts économiques, sociaux et techniques qu'engendrerait l'absence d'aménagement, notamment en raison de l'augmentation prévisible du trafic et de ses conséquences sur les infrastructures existantes, qu'elles soient autoroutières ou secondaires.

Observation N° **1237.3** CCI 54 :

Le péage sera inférieur à deux euros par trajet au départ de Thionville et à quatre euros depuis la région de Metz en passant par Florange. Avec les abonnements et les modulations tarifaires pouvant atteindre 30 % de réduction, le coût mensuel pour un frontalier au départ de Thionville ne dépassera pas cinquante euros, montant duquel il faut retrancher les économies de carburant, d'usure du véhicule et de stress.

Observations N° **1423** Thierry LEDRICH - Pdt Fédération TP Lorraine, **1841.2** Thierry LEDRICH pour le collectif UE57-CPME57-ILM-Fédération TP Lorraine :

Le coût du péage aller-retour (parfois annoncé à près de 1800 €/an par les opposants, mais plus proche de 600 €/an pour un thionvillois abonné) doit être comparé non à une situation idéale gratuite, mais à la réalité du statu quo. Un frontalier qui roule en bouchon aujourd'hui dépense chaque année en carburant supplémentaire lié à la congestion un montant qui se rapproche de plusieurs centaines d'euros, sans compter l'usure prématurée du véhicule, le stress chronique et les heures perdues. En réalité, le bilan global est à l'avantage de l'utilisateur, son péage étant a priori couvert par les économies de carburant à elles seules lors de la circulation aux heures de pointes.

À vitesse régulière, autour de 90 km/h, une voiture peut consommer environ 6 litres aux 100 kilomètres, alors qu'en circulation très ralentie, autour de 30 km/h en moyenne, la consommation peut être proche du double, soit environ 12 litres aux 100 kilomètres : la différence est donc d'environ 6 litres aux 100 kilomètres.

Appliquée à un trajet de 20 kilomètres, deux fois par jour, pendant 21 jours par mois, cette surconsommation représente environ 50 litres de carburant par mois. Avec un carburant valorisé à 1,70 € le litre, cela correspond à environ 85 € par mois. Le calcul est alors très parlant : si l'utilisateur paie environ 47 € de péage mais économise environ 85 € de carburant, son gain net est d'environ 38 € par mois. Et ce calcul reste volontairement prudent. Il ne tient pas compte de l'usure supplémentaire du véhicule dans les bouchons : freins, embrayage, pneus, moteur, ni du coût du temps perdu, du stress quotidien, de l'incertitude sur les horaires ou encore des effets sur la qualité de vie.

Avec les optimisations que mettra certainement en œuvre le concessionnaire retenu, ainsi que les abonnements et modulations tarifaires prévus pour les usagers réguliers pouvant atteindre 30 %, le coût mensuel du péage d'un travailleur frontalier au départ de Thionville ne devrait finalement pas dépasser 50€, et cela sans compter les économies de carburant, d'usure du véhicule ou même simplement le coût du stress.

Observation N° 1424.2 :

Opposé à la mise en place d'un péage sur cet axe. L'objectif affiché du projet est de faire gagner du temps aux usagers et d'améliorer les déplacements quotidiens. Pourtant, même si le système de péage est présenté comme un péage en flux libre, il représente un coût supplémentaire important pour les personnes qui empruntent cette route matin et soir pour aller travailler. Pour un travailleur frontalier, cette dépense quotidienne risque de représenter une charge financière significative sur l'année. Par ailleurs, cette infrastructure n'est pas utilisée uniquement par les travailleurs frontaliers. Elle constitue également un axe européen majeur emprunté par de nombreux automobilistes et transporteurs venant de Belgique, des Pays-Bas, du Luxembourg, d'Allemagne et d'autres pays pour rejoindre le sud de la France. Il paraît donc discutable que le financement repose principalement sur les usagers quotidiens de la région. Je souhaiterais que des solutions alternatives soient étudiées, comme une gratuité ou une tarification fortement réduite pour les usagers réguliers et les travailleurs frontaliers, afin que l'amélioration de la mobilité ne se traduise pas par une pénalisation financière de ceux qui dépendent quotidiennement de cet axe.

Réponse du maître d'ouvrage :

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. A titre d'illustration, des formules permettant des réductions jusqu'à 40% ont été proposées dans les dernières procédures achevées.

Le maître d'ouvrage souligne que l'hypothèse "gratuité" n'est toutefois pas envisagée (cf. §2.3.2 du mémoire en réponse à l'Autorité environnementale, pièce J2). 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. C'est pourquoi une contribution de l'utilisateur via un péage est envisagée pour supporter le coût du projet. Sur le secteur Nord, le principe du recours à la concession a été retenu pour permettre la réalisation de l'aménagement dans les meilleurs délais. Cette solution permet de mobiliser les financements nécessaires à court terme afin de répondre à l'urgence d'agir pour les mobilités au nord de l'échangeur de Richemont.

Enfin, les financements publics disponibles sont affectés au développement des offres alternatives à l'usage de la voiture individuelle, dans le cadre notamment de la stratégie multimodale transfrontalière entre la France et le Luxembourg (cf. §2.2 de la pièce B).

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

Observation N° 1470 :

Beaucoup de frontaliers disposent de véhicules de fonction tous frais payés. De plus, au Luxembourg, il existe une prime mobilité faite justement pour cela. Enfin, les usagers du TER paient ! Le péage il est pour eux : 1200 € par an entre Metz et Luxembourg.

Observation N° **1773.2** Veynachter Frederic :

La question du péage doit être abordée de manière pragmatique. Une autoroute représente un investissement important, tant pour sa construction que pour son entretien. Sans financement dédié, la qualité de l'infrastructure peut se dégrader, comme cela est déjà observable par endroits sur l'A31 actuelle, avec des conséquences en matière de sécurité. Un péage permet d'assurer un entretien satisfaisant dans la durée. Il semble également cohérent que ce financement repose au moins en partie sur les principaux usagers de cette autoroute, parmi lesquels de nombreux frontaliers disposant de revenus plus élevés. Si son niveau reste raisonnable, il est même envisageable que certaines entreprises luxembourgeoises prennent en charge ce coût pour rester attractives.

Réponse du maître d'ouvrage :

La perception d'un péage sur l'autoroute A31bis secteur Nord vise à financer l'investissement nécessaire à la construction, puis à l'exploitation de l'infrastructure aménagée en réponse aux objectifs du projet (cf. §2.4 de la pièce B), avec une subvention d'équilibre nulle (cf. §3.4 de la pièce F).

2287.1 GUENDOUZI Mehdi :

Un encadrement du prix du péage contractuel strict et irrévocable du tarif doit être imposé pour éviter toute hausse de son montant. Le droit existant garantit donc une hausse minimale au profit du concessionnaire, sans qu'aucun plafond légal ne protège les usagers — ce qui est structurellement l'inverse de ce que requiert la situation des frontaliers de l'A31.

Si je comprends bien la réticence (ou plutôt l'incapacité) de l'État de prendre en charge le projet dans son entièreté, l'argument selon lequel « les usagers paient pour que les contribuables ne paient pas » ne tient pas dans ce contexte, dans la mesure où ces usagers supportent déjà un coût réel et quotidien : heures perdues dans des bouchons transformant 20 minutes de trajet en 90, fatigue et stress chroniques documentés, conséquences professionnelles directes pour ceux dont les retards entraînent des sanctions et surcoûts de carburant non remboursés. Ces usagers ne sont pas les bénéficiaires d'un service nouveau — ce sont les victimes d'une défaillance publique à qui l'on demande de financer la correction de cette même défaillance, ce qui revient à leur faire supporter deux fois le coût d'une inaction dont ils ne sont pas responsables. Dans ce contexte, le plafonnement contractuel du tarif n'est pas une concession accordée aux usagers — c'est la condition minimale d'équité d'un dispositif qui leur est imposé sans alternative.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'article L122-4 du code de la voirie routière dispose que le péage assure la couverture des dépenses de toute nature liées à la construction, à l'exploitation, à l'entretien, à l'aménagement ou à l'extension de l'infrastructure. En cas de concession des missions du service public autoroutier, le péage couvre également la rémunération et l'amortissement des capitaux investis par le concessionnaire. Le respect de ces dispositions, y compris les règles d'évolution annuelles des tarifs prévues par le contrat de concession, fait partie des éléments contrôlés par l'Autorité de régulation des transports (ART) qui rend un avis public sur les projets de contrat avant leur approbation par l'État.

Outre ce contrôle initial, le code de la voirie routière dispose également 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.

Par ailleurs, l'Autorité de régulation des transports (ART), en application de sa mission légale et de son rôle d'éclairage du débat public, évalue régulièrement la rentabilité des concessions autoroutières,

notamment celle des concessions historiques. Dans son dernier rapport consacré à cette question, en novembre 2024, l'Autorité estime que leur « rentabilité n'est manifestement pas excessive » et conclut que « le service rendu aux usagers est à la hauteur des tarifs de péage ».

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

Questions

1073, 2287.1 GUENDOUZI Mehdi : Si cette autoroute doit être payante pour la financer, pourquoi pas avec un système d'abonnement pour les frontaliers ? Au moins elle restera en bon état. Comme toutes les autoroutes payantes a contrario de celles entretenues par le service public.

Réponse du maître d'ouvrage :

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.

1225.2, 2176 : Le péage va inciter à rester sur le tracé actuel. Imagine-t-on un vacancier hollandais se faire prendre deux fois à ce piège ?

Réponse du maître d'ouvrage :

La fixation du niveau du péage repose sur un équilibre. Il doit être suffisamment élevé pour permettre le financement des travaux et leur réalisation ainsi que l'exploitation des infrastructures pendant la durée de la concession. En miroir, il doit être suffisamment abordable ou attractif pour que suffisamment d'usagers empruntent la section à péage.

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

1905.3 commune de Kanfen : Tarification et préservation de l'équilibre territorial. La commune a déjà exprimé à plusieurs reprises sa préoccupation concernant les conséquences d'un péage sur les déplacements quotidiens des habitants du territoire frontalier. Les communes situées entre Thionville et la frontière luxembourgeoise entretiennent des liens économiques, commerciaux et administratifs étroits avec l'agglomération thionvilloise. Une tarification inadaptée pourrait conduire à une modification des comportements de déplacement et pénaliser l'activité économique locale. La commune demande donc qu'un dispositif tarifaire préférentiel soit étudié pour les riverains du territoire concerné.

Par ailleurs, elle souhaite obtenir des garanties sur les mesures qui seront mises en œuvre afin de limiter les phénomènes de report de trafic vers le réseau routier secondaire.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le droit européen ne permet pas discriminer les usagers selon leur nationalité ou leur lieu de résidence.

Concernant les reports de trafic, les résultats du modèle de trafic prennent en compte les effets d'évitement du péage. Les études de trafic, dont les résultats sont présentés sous forme cartographique dans la pièce F (§3.2.2) et qui tiennent compte de la mise en place d'un péage en option de projet,

fournissent les estimations de variation du trafic sur les principaux axes du réseau secondaire entre la situation avec le projet A31bis et la situation sans le projet A31bis.

En période de pointe du matin (PPM, 05h-09h), en 2030, dans la situation avec le projet :

- -5% sur la RD1 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -5% à -10% sur la RD653 selon les sections, dans le sens de pointe ;
- -6% sur la RD58 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -5% sur la RD59 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -4% sur la RD16 dans le sens de pointe.

En période de pointe du soir (PPS, 15h-19h), en 2030, dans la situation avec le projet :

- -3% sur la RD1 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -4% sur la RD653 à la frontière, dans le sens de pointe ;
- -3% sur la RD58 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -2% sur la RD59 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -3% sur la RD16 dans le sens de pointe.

La période creuse correspond de fait aux périodes 00h-05h, 09h-15h, et 15h-24h (minuit).

Concernant les reports de trafic, le projet fait également significativement baisser le trafic sur les axes autoroutiers concurrents, dont :

- L'autoroute A31 en traversée de Thionville : 76 800 véhicules par jour (deux sens confondus) en 2030 sans le projet, contre 65 340 avec le projet, soit -11 500 véhicules par jour, ce qui constitue une baisse de -15% ;
- L'autoroute A30 à l'ouest de l'échangeur de Sainte-Agathe qui traverse des zones urbanisées : -10%.

En période creuse, les études montrent une recharge, modeste en nombre de véhicules, du réseau secondaire. Cette observation implique, lors de la phase de mise en concession, de rechercher à tirer les éventuels bénéfices d'une potentielle modulation du péage afin de limiter les reports de trafic. En effet, le code de la voirie routière autorise la modulation des tarifs de péage pour tenir compte de l'intensité du trafic, en fonction du moment de la journée, du jour de la semaine ou de la période de l'année, si elle est justifiée par un objectif de résorption de la congestion du trafic ou pour favoriser l'utilisation optimale de l'infrastructure.

Les résultats plus détaillés des études de trafic sont à retrouver au §3.2.2 de la pièce F (Effets du projet sur les niveaux de trafic).

Enfin, conformément à l'article 6 de la décision ministérielle de janvier 2024, le maître d'ouvrage poursuit l'examen des mesures susceptibles d'accompagner la mise à péage et de limiter le report de trafic sur le réseau secondaire, y compris en termes de dispositifs d'abonnement ou de modulation horaire des péages, et l'utilisation de la traversée de Thionville par les trafics de transit au moyen de réaménagements et de réductions de vitesse adaptés. Dans le cadre du projet A31bis secteur Nord, la circulation des poids lourds en transit sera interdite et la vitesse maximale autorisée réduite à 90 km/h sur la traversée de Thionville par l'actuelle A31 (cf. §2.9 de la pièce B).

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

I.8 Thème CONSOMMATION FONCIÈRE

- Observations N° **1672.2, 1873.2** :

La solution du tunnel profond pour la partie neuve consomme beaucoup moins de terres de surface sur ce tracé que toute autre solution.

I.9 Thème DIVERS

- Observation N° **271** M J Sicherman :

La concertation a permis d'affiner la solution.

Réponse du maître d'ouvrage :

La variante de tracé soumise à l'enquête publique a fait l'objet d'études menées de 2015 à 2022, et débattues avec le public à l'occasion :

- du débat public de 2015 ;
- de la séquence de concertation post-débat de 2018-2019 ;
- de la séquence de concertation post-débat spécifiquement consacrée au secteur Nord en 2022-2023.

Ces séquences de concertation avec le public ont systématiquement été précédées et suivies de réunions du comité de pilotage, réunissant les représentants de l'État et des collectivités locales, afin d'acter les options soumises à chaque étape de concertation et les choix opérés à leur issue.

I.10 Thème DOSSIER

- Observation N° **1435.6** Département 57 :

Le fuseau F4 est la solution la plus équilibrée.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le fuseau F4 résulte des concertations successives ayant abouti au projet présenté à la présente enquête publique. Les études et décisions antérieures sont rappelées dans le §3 de la pièce B du dossier d'enquête.

II) Avis défavorables

II.1 Thème ENVIRONNEMENT

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).

II.1.1 Biodiversité

- Observations N° **10.3** Bonin Fabrice, **11.1**, **12.1** Sophie Reichhardt, **14.2** Ahmed, Moubtassim, **21.4** LUSSAC Régis, **22.3** Paysages de France, **24.3** ESCAMILLA Luca, **28.2**, **31** GILLE Muriel, **39.3** Dumitru, **40.1** Mickael, **77.7** Laurent Jacobelli, **93.4**, **94.3** Julien, **101.2** JUNG Laura, **109**, **110.2**, **113.1**, **120**, **124.3**, **135.4** LAETITIA MASSON, **136.7** CRUNEL YOANN, **148.2**, **150.1** jean luc, **152.4**, **166.13** TARILLON, **167.2**, **168.2**, **171.1**, **177.2**, **179.2**, **191**, **192.6** Fédération Patrimoine-Environnement, **198.4**, **208.2**, **209.2**, **213**, **215.2** RICHERT Stéphane, **217.1**, **221.1**, **223.4** CHAVANEL Matthieu, **225.7** CHAVANEL Marie-Therese, **233.3**, **242.10**, **251.2**, **269.2**, **277.6**, **289.2**, **309.4** Lardé, julioet, **318.1**, **319**, **320.1**, **323.2**, **332.3** Dupin, Maria, **339.1** Schneider Michèle, **347.1** Wehrli Florent, **349**, **353** Yasmina BOUCHAKDANE, **371.2**, **374.1** Aymer Dominique, **375.2**, **376.2** Elodie, **383.1** CATALAN, **387.5** Millett Michèle, **388.5** Millett Timothy, **392.7** LEROY Marinette, **402.1** mauffrey adrien, **403.5**, **405.3**, **407.3** MANGILI Jocelyne, **413.3** Dilan GILBERTZ, **417.2**, **423.2** Geoffrey, **425.2** MARIE-CLAUDE, **430.3** Alexandre WAGENHEIM, **433**, **448**, **451.10** GNSA-Groupe National de Surveillance des Arbres, **460.2**, **465.6**, **466.6**, **470.5**, **475.1** Sarah LASKY, **499.2** Fazan François, **508.2**, **511.2** Humbel Laure, **512.4** LAURENT Nadine, **522**, **525.1** Robert Sonia, **532** Borsi Mireille, **533.2**, **537.1** Terr Amir, **538.5**, **542.2** HENRY, **559.6**, **561.2**, **564.2**, **583.1**, **595.1**, **614.1**, **639.2** KUHN Mathias, **641.2** Kenny, **643** Souman Juliette, **645.2**, **646**, **649**, **653.2** Michelle malora, **661.1**, **663.1**, **664.1**, **675.1**, **677.1**, **679.1** Carbon Caroline, **684.1**, **693.1** Celine, **708**, **710.1**, **712.2** Marc duran, **720.1**, **722**, **723.1**, **736.2**, **753.3** CÉSAR Catherine, **765.4**, **769.2**, **771.1** Jacques Scherer, **773.1** ALBERT Frédéric, **782.1**, **791.2** Sylvie, **793.2** Marc, **804.3**, **806.4**, **809.1** sylvie, **817.2**, **818.7** Pointel Alex, **843.1**, **878.3** Thomas, **890.5**, **916.3**, **917.2**, **922.2**, **936**, **955**, **963.3**, **966.1** Ian Magnin, **972.1** Schweitzer Céleste, **978.1**, **984**, **992.1**, **994.5**, **1001.2**, **1006** Florac, Emmanuel, **1009.2**, **1010**, **1011.1**, **1013.1**, **1022** YasmineZemmour, **1024**, **1036**, **1039**, **1049.1** Costa Marguerite, **1052**, **1053**, **1054.2** Gabriel, **1056**, **1057.1**, **1063.2**, **1064.1**, **1070.4** ZMYSLOWSKI Guillaume, **1077.3**, **1081.1** Claire Omeyer, **1118.4** Leduc Charlotte, **1120.9** Garreaud Colette, **1139.7** Taton, **1142.3**, Brice, **1150.3** Bojens oceane, **1154**, **1173.11** WERNAIN Pierre, **1178.2** Sarah Farghaly, **1186.2** TAZAMOUCHT, **1198.5** Adeline Gondat, **1204.1** Parmentier Raphaël, **1216.5** La Demeure Historique, **1218.2** Pierre Grillet, **1222.3**, **1227.1** Thomas, **1252.1**, **1255.2**, **1266.1** Dallem Alexandre, **1276**, **1282.2** Joyau Lysiane, **1285.3**, **1303.2** Simon, **1305**, **1306.5**, **1307.3**, **1308.1** Michel, **1310.4**, **1316** Guillemin-Lily Judith, **1317.1** Anthony, **1318.2**, **1319.2**

Gérard, **1321.4**, **1322.2**, **1326.1** Julia STORTI, **1328.4** Avril Gérard, **1333.2**, **1350.2** Pain benoit, **1355.2** Goin Nicolas, **1358**, **1359.2**, **1361** Élodie Maire, **1366.1**, **1377.1**, **1381.6** Nathalie, **1384.4** Maréchal Jacques (PCF Moselle), **1386.1**, **1390.5** LE MASSON Alix, **1395**, **1396.1** Minette valentin, **1397.1**, **1406.2**, **1411.2** F Lacour, **1417.2** Dufлот Florence, **1426.4** Les écologistes Pays Messin, **1427.3** Henri Gaulier, **1434.1**, **1441.1** NOEL, **1443.2** Christèle, **1444**, **1445**, **1446.2** Saintier Emmanuel, **1447.1** Renault christine, **1448.1** Méryl Pinque, **1449** Parisi Melvin, **1450.1**, **1452.1** Clémence Raynaud, **1454.1** CORNUAUD Jean-Claude, **1456.1** rhokka, **1459.1** Muller Martine, **1461.2** leclerc Dominique, **1462.3** Bonifacio Béatrice, **1464**, **1466.1**, **1467.2** REINS Nathalie, **1469.1**, **1471.1** Brzezianski Isabelle, **1473**, **1474** Pierre Boisseau, **1475.3**, **1481.1**, **1482** Vincent, **1484.1** Denis, **1485.1**, **1488.1**, **1489.1** Foy Gilles, **1490**, **1491**, **1492** Grattier Hervé, **1493.1** Leonore Thomassin, **1494**, **1496**, **1497**, **1498**, **1499.1**, **1501**, **1504.1** Nicolas, **1507.1** Josiane, **1509.1** BULER Jérôme, **1510.1** Jaget Sylvie, **1511.1** Oudoin. Françoise, **1512** chanal Johan, **1513** FRANCOIS, **1515.3** Daniel, **1516** Calderon Jean-Christophe, **1517.6** TAIX Florent, **1519.1** JEAN-LUC, **1521** BALLANDRAS Marie-Lise, **1522**, **1523** marion, **1524.1** Di Marco Alessandro, **1525.1**, **1527** Gérard COUCHOU, **1528.1** Natasha Brunher, **1531** CHAUMARD Michele, **1535** Nicole ROGER, **1539**, **1540** Nathalie, **1543** Grégory, **1545** JEREMY, **1547.1** bozzi marie, **1548.1** FONTENELLE Sophie, **1551**, **1552.1**, **1554.1** Agnes, **1558.1**, **1559.1** Forien Nicolas, **1560**, **1561.1** QUEYREL David, **1563** Plot Pol, **1564** DYON Jean Marie, **1565.1**, **1566** Spiberg Catherine, **1569**, **1572.1**, **1575.1** DELORME Meghann, **1576** Boudieux Evelyne, **1577.2** laurent brigitte, **1578.1** Cotta Bernard, **1579.1**, **1580** Lucas Christian, **1584.1**, **1585** Roland, **1586.1** Corcelle Stéphane, **1587.2** Priscilla de Moustier, **1589.1** Bigaré Patrice, **1592.1** Viguier Hélène, **1593.1**, **1595.1**, **1596**, **1598.1**, **1600.2**, **1602**, **1603.8** Les élus écologistes Grand Est, **1604.2**, **1605.1** FAGGIO Patricia, **1606.1** Laurie Dumontet, **1607.1** Lafay Françoise, **1608.1** MARMONIER-ECK Karen, **1610.1**, **1612.1** VUEZ Françoise, **1614** Cann Caroline, **1617**, **1619.3** Berdah Judith, **1621** lesbet, **1627.2**, **1628.2** fleutot marie edith, **1629.3** Anaëlle, **1630.1** PAUL Jean Claude, **1631.1** Sion, Julien, **1632.1** Girard Paule, **1635.1** RENIER STEPHANIE, **1638.1** CHEDOTAL Gianni, **1642.1** GILET Claude, **1645**, **1650** Grandjean Nicole, **1655**, **1657.1**, **1659**, **1667.1**, **1669** VARAS CHANTAL, **1670**, **1671**, **1674**, **1675.1** Alain, **1677**, **1678**, **1680.5**, **1681.3** Stephan comault, **1686.4**, **1688.1** Albert Pascale, **1690**, **1691.3** Prud homme Eric, Altenhoven Marine, **1695.1**, **1696.1**, **1698.5** les Amis de la Terre, **1699.2** Beatrice Prandi, **1703.2** Delaire Jacques, **1705** Gruchot agathe, **1706**, **1707**, **1708.1** Viktor Marchal, **1712.1** Gevaert Sylvie, **1715** Gilles, **1716** JUAN ANTONIO, **1720** Le Galcher Baron valérie, **1721** Joly Mélanie, **1723.1** Anthony Piccininno, **1724.1** Manon Casulli, **1725.3**, **1727.2** FOUCHARD David, **1731.4** Bonifacio Pascal, **1732**, **1733.5** Brice Montagne, **1734** BERLAND JEAN-LOUIS, **1735.2** BRITTNER Philippe, **1736** Association Hêtre vit vent, **1737.3** LANDRAGIN Pascal, **1738.1**, **1745.3** DE LANGLE Claire, **1746.11** Dupont, Camille, **1753.1** Michalak Isabelle, **1756**, **1760.2**, **1762.2**, **1763.11** Alexane Claude, **1764.1** Chauveau dominique, **1768.5**, **1769.2** Switka gaelle, **1772.1**, **1774.3**, **1776.1** Rodriguez Léonie, **1777**, **1779.1**, **1781.1**, **1792.3** NPA l'AnticapitalisteMoselle, **1793.2**, **1794.3** Philippe NOLLER pour le PCF de Thionville, **1797**, **1798.1**, **1802**, **1804** huguette, **1814**, **1817.6**, **1820.1**, **1822.2** Keller Hubert, **1828.3** GECICI, Osman, **1830.2** Jordy, **1836.4** LPO Moselle, **1837.1** LOIRON Dominique, **1838.5** anne palmier, **1842.1** TROTOT Stéphan, **1844**, **1850.7** Hormain, Richard, **1851.2**, **1853.2**, **1854** Jean Robert, **1855.1**, **1858.5**, **1859.5**, **1863.3** Ahmed Moubtassim, **1867.2** Marotel Sophie, **1868.3** Anne Cuny, **1869.5** daniel, **1870.1** Gilles Wobedo, **1872** Bragard Emile, **1881** Sylvie Prevost, **1882.2**, **1884.1** Capel Hervé, **1888** MICHEL Nicolas, **1889.5** Stépanik Nicolas, **1891.1** Mouraux Jean-Paul Martine, **1900.7** Hotton Anais, **1902.4**, **1906** robert yannick, **1908.5** ADILEE, **1921**, **1924.1**, **1933.2** Peiffer Laetitia, **1934.2**, **1939.1**, **1943.2**, **1946.5**, **1950.2**, **1952.1**, **1953.10**, **1955.2**, **1958.5**, **1960.1**, **1961.1** Colomb Catherine, **1964.3** Mme C Samery, **1965.2**, **1968**, **1969.1** Guy, **1975.4** Mickael bujon, **1976.1**, **1977.2** Solignac Mélanie, **1981.6**, **1984.1** Kowalski yann, **1987**, **1990.1** DOGUET Samuel, **1993.2**, **1994.2**, **1997.1** Gaëlle, **1998**, **2000.5** BESNARD Véronique, **2003.1** Cindy, **2004.1** Koczorowski Jacqueline, **2005.4** WOELTZ Lucas, **2011.1**, **2018.1** LEBRUN Adrien, **2020.1**, **2021.5** D'onofrio Jenilee, **2022.4** Duviviers, Emmanuel, **2028.1** Inès, **2033.11**, **2038.1** Marion Ott, **2044.4**, **2045.4** Eric Cadoret, **2046.2**, **2047.2** FOUCAULD Emmanuel, **2049.2**, **2050.5**, **2052.2**, **2054.5** Beurton Céline, **2055.1**, **2057.8** Humbert, Aziza, **2061.5** Humbert, Aziza, **2063.1**, **2064**, **2065.5** IANNONE Élodie, **2067.1**,

2068.2 Céline, 2069.4, 2071.1 Jean WENDENBAUM, 2072.1, 2073.3, 2074.3 Morey Hélène, 2076.2, 2081.1 Marie-Therese, 2084.1 Bega Pauline, 2086.3, 2087.1, 2091.1 Stéphanie Rauscher, 2092.1, 2093.2 Amandine Muller, 2097.2 Michelle Martinez, 2100.1, 2105, 2109.5, 2110.3 NON a L A31 Bis collectif d Uckange et environs, 2122.2 Martine Paoli, 2123.1, 2124.1 Michele, 2125.1 Quentin Delattre, 2132.1 Air Vigilance, 2133.3, 2135.3 Jean-Baptiste DECK, 2137.2, 2138.1 Seddik, 2142.2 Kevin, 2143.2 Virginie, 2145.2, 2146.1 M Seddik, 2148.5, 2150.5, 2152.1, 2154.3 FRAHLIA Bouabdellah, 2155.1 Lorenzon Cédric, 2156.1, 2160.1 Massart Emilie, 2161.1, 2169.4, 2170.1 Anaël Royens, 2171.1 THIERRY-SCHMITT, 2172.1, 2173.1 Babusiaux, Theodor Francis, 2175.2 KIFFER Sébastien, 2177.1, 2178.2 PHILIPPE, 2180.2 Nelly, 2183.2 Huguin Angélique, 2185 David Chatelier, 2186.1 Jean-Luc, 2187.1, 2188.2 Marie Richard, 2189.1 Gregory PISTILLI, 2192.3 BELLEZZA Marie Agnès, 2193.2, 2197.3 Florange Avenir, 2199.3 FEST, 2200.1, 2201.2, 2202.1 Kieffer pascal, 2206.1 Meaux Isabelle, 2212.5 Isabelle, 2214.2 Cornette Julie, 2215.3, 2217.1 Danielle Ponsar, 2218.1 Romane, 2221.1 Rouillard Fabienne, 2223.1 Fabiola Cestaro, 2224.1 Boros dieudonne bertrand, 2226.1 Leguil Sophie, 2227.2 wahid seddik, 2230.3, 2235.6 Vito Cestaro, 2236.3, 2237.1 Stephanie Cestar, 2241.5 Association coin de paradis, 2242.2, 2243.1 Muscat Maïthé, 2245, 2248.1 JEAN-FRANÇOIS SECONDE, 2250.1 Emmy D'Anello, 2253, 2255.3, 2256, 2257.3 FAVERIEL-JEANJACQUES, 2258.1 Deltour Antoine, 2259.2, 2268.2 Ecomissions, 2270.3 MOGUEN Céline (Lorraine Nature Environnement), 2273.3, 2277.2 Boizanté François, 2278.3 Gasparrini Fanny, 2279.3, 2282.2, 2285.4 Philippe Lerouvillois, 2289.1, 2290.5, 2292.1, 2296.1, 2298.1 CHODRON, Olivier, 2299.2, 2302.1, 2305, 2306.3 Cestaro Virginio, 2308.2 :

Impact sur le réchauffement climatique, destruction de la nature, des écosystèmes et de la biodiversité. De plus, l'État va à l'encontre de l'Accord de Paris (2015) et des orientations de l'Union Européenne (2021) qui ont fixé à 40 % puis à 55 % la réduction globale des émissions GES d'ici 2030, et la neutralité carbone en 2050.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'évaluation environnementale du projet, présentée dans l'étude d'impact (pièce E) présente la mise en œuvre de la démarche "Éviter Réduire Compenser" après la présentation de l'état initial de l'environnement et des impacts dits bruts. Ensuite, les impacts résiduels sur milieux naturels, après les mesures d'évitement et de réduction, font l'objet de mesures de compensation, de sorte à garantir l'absence de perte nette de biodiversité au sens de l'article L. 110-1 du code de l'environnement. Ces données sont disponibles dans l'étude d'impact (Pièce E4) et dans l'annexe milieux naturels (pièce K3), les réponses aux observations suivantes reprennent plus spécifiquement les incidences aux habitats, aux zones humides et à la biodiversité.

Concernant la hausse d'émission de gaz à effet de serre (GES), l'augmentation des émissions imputable au projet est faible et s'explique essentiellement par l'allongement du trajet ainsi que la hausse des vitesses moyennes. Ces données sont présentées dans le bilan GES du projet (pièce K2). Les réponses aux observations 1698, 2156 et 2258 qui suivent abordent cette thématique plus en détail.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observations N° **5.4 Bovis Thierry, 9.3, 29.3, 33.8 Florent Golin, 47.4, 77.7 Laurent Jacobelli, 166.13 TARILLON, 192.6 Fédération Patrimoine-Environnement, 332.3 Dupin, Maria, 374.1 Aymer Dominique, 387.5 Millett Michèle, 388.5 Millett Timothy, 403.5, 451.10 GNSA- Groupe National de Surveillance des Arbres, 508.2, 511.2 Humbel Laure, 538.5, 639.2 KUHN Mathias, 809.1 sylvie, 1036, 1049.1 Costa Marguerite, 1070.4 ZMYSLOWSKI Guillaume, 1118.4 Leduc Charlotte, 1120.9 Garreud Colette, 1173.11 WERNAIN Pierre, 1216.5 La Demeure Historique, 1306.5, 1307.3, 1381.6 Nathalie, 1389.3 Martine Gonigam, 1409.15 Huglo Lepage Avocats, 1426.4 Les écologistes Pays Messin, 1587.2 Priscilla de Moustier, 1595.1, 1603.8 Les élus écologistes Grand Est, 1604.2, 1698.5 les Amis de la Terre, 1745.3 DE LANGLE Claire, 1746.11 Dupont, Camille, 1763.11 Alexane Claude, 1869.5 daniel, 1908.5 ADILEE,**

1953.10, 2007.11 Mathilde Panot, **2014** LPO Moselle, **2047.2** FOUCAULD Emmanuel, **2061.5** Humbert, Aziza, **2124.1** Michele, **2146.1** M Seddik, **2148.5, 2156.1, 2197.3** Florange Avenir, **2206.1** Meaux Isabelle, **2223.1** Fabiola Cestaro, **2248.1** JEAN-FRANÇOIS SECONDÉ, **2268.2** Ecomissions, **2296.1** :

Atteinte au domaine de Bétange et à sa biodiversité remarquable avec 70 espèces d'oiseaux et 13 espèces de chauves-souris, toutes protégées. Certaines espèces rares y sont présentes, comme le Grand Rhinolophe, le Milan Royal ou le Murin de Bechstein.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les aménagements projetés n'interceptent pas le monument inscrit à l'inventaire complémentaire des monuments historiques (absence d'atteinte physique). Il convient de souligner que le projet n'a pas non plus d'impact sur le système racinaire de l'allée des marronniers (voir réponse aux questions de la commission d'enquête, §D du présent mémoire en réponse).

S'agissant de la biodiversité, le domaine de Bétange est compris dans le périmètre pris en compte pour l'étude d'impact. Des inventaires y ont donc été réalisés par le maître d'ouvrage comme dans l'ensemble du périmètre d'étude. 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.

Ensuite, la préservation de l'habitat naturel constitué par ce domaine a été pleinement pris en compte dans la conception du projet. Tout d'abord, le choix de la variante F4 au détriment de la variante F5 (et notamment sa version présentée en 2018 qui traversait directement le domaine) constitue une mesure d'évitement importante. Ce choix permet d'éviter d'impacter le domaine et ses habitats. De plus, des mesures de réduction en phase chantier sont également prévues pour éviter que les espèces observées dans le parc ne soient impactées par le chantier. Notamment, des dispositifs permettant d'éloigner les espèces à enjeux et/ou limitant leur installation (R2.1i) seront mis en place. Il s'agit du comblement des ornières, de la pose de clôtures infranchissables pour les amphibiens, les mammifères et les reptiles.

Plusieurs mesures permettant d'éviter les impacts du chantier sur les espèces du domaine de Bétange sont aussi prévues, comme la limitation de la vitesse de circulation en phase chantier (R2.1a), la limitation de l'envol des poussières, ou encore le dispositif de limitation des nuisances lumineuses envers la faune (R2.1k). L'adaptation de la période des travaux sur l'année (R3.1a) et en journée (R3.1b) limitera aussi grandement les éventuels impacts sur la faune située en dehors, mais à proximité des emprises du projet.

De plus, le projet n'impactera pas le déplacement de la faune présente dans le domaine de Bétange. En effet, d'une part, le boisement et les corridors situés à l'ouest et au sud ne sont pas impactés par le projet, tout comme l'allée des marronniers située à l'est. D'autre part, les habitats présents au nord ne sont pas favorables actuellement au déplacement des espèces (présence d'une route départementale puis d'espaces naturels dégradés qui ne sont pas utilisés par la faune).

Enfin, en phase d'exploitation, l'aménagement d'un passage inférieur petite faune sous l'infrastructure au niveau de l'échangeur n°42 de l'Étoile permettra de favoriser le déplacement des animaux de part et d'autre de l'A31, tout comme la requalification d'un ouvrage d'art inférieur en passage toute faune au niveau du ruisseau de Veymerange.

De ce fait, en l'absence d'impact physique sur cet habitat, tel qu'indiqué ci-dessus, aucune mesure de compensation n'est envisagée. Par ailleurs, des mesures ont été proposées pour les espèces en présence

retrouvées sur l'ensemble de la zone d'étude. Le détail des mesures et des données utilisées pour produire cette réponse sont à retrouver dans l'étude d'impact concernant les milieux naturels (pièce K3).

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

La commission d'enquête a fait confirmer la profondeur des racines des marronniers centenaires qui effectivement ne seraient pas touchées par les travaux de percement du tunnel.

- Observations N° **7.3** Bonin Fabrice, **135.4** LAETITIA MASSON, **136.7** CRUNEL YOANN, **250.5**, **339.1** Schneider Michèle, **375.2**, **413.3** Dilan GILBERTZ, **423.2** Geoffrey, **508.2**, **512.2** LAURENT Nadine, **542.2** HENRY, **595.1**, **614.1**, **620.2**, **645.2**, **710.1**, **720.1**, **752.6** Max Christophe, **809.1** sylvie, **817.2**, **1007.1**, **1064.1**, **1118.4** Leduc Charlotte, **1120.9** Garreaud Colette, **1282.2** Joyau Lysiane, **1306.5**, **1319.2** Gérard, **1366.1**, **1417.2** Duflot Florence, **1426.4** Les écologistes Pays Messin, **1444**, **1467.2** REINS Nathalie, **1493.1** Leonore Thomassin, **1515.3** Daniel, **1547.1** bozzi marie, **1698.5** les Amis de la Terre, **1731.4** Bonifacio Pascal, **1738.1**, **1759.2** Jordy Catherine, **1763.11** Alexane Claude, **1812.2** Lasbihi Chakib, **1813.2** Nathalie, **1820.1**, **1825.5**, **1828.3** GECICI, Osman, **1830.2** Jordy, **1908.5** ADILEE, **1924.1**, **1932.2**, **1942.7** Leonhardt, Luca, LL.M., **1943.2**, **1946.5**, **1953.10**, **1958.5**, **1976.1**, **2000.5** BESNARD Véronique, **2004.1** Koczorowski Jacqueline, **2005.4** WOELTZ Lucas, **2007.11** Mathilde Panot, **2020.1**, **2046.2**, **2047.2** FOUCAULD Emmanuel, **2057.8** Humbert, Aziza, **2068.2** Céline, **2071.1** Jean WENDENBAUM, **2081.1** Marie-Therese, **2084.1** Bega Pauline, **2086.3**, **2091.1** Stéphanie Rauscher, **2092.1**, **2105**, **2109.5**, **2136.1** Wahid, **2145.2**, **2156.1**, **2164.8** Boucher Delphine, **2170.1** Anaël Royens, **2177.1**, **2178.2** PHILIPPE, **2183.2** Huguin Angélique, **2200.1**, **2206.1** Meaux Isabelle, **2223.1** Fabiola Cestaro, **2237.1** Stephanie Cestar, **2239.8** AGIRR - FNAUT Lorraine, **2243.1** Muscat Maïthé, **2248.1** JEAN-FRANÇOIS SECONDE, **2054.5** Beurton Céline, **2273.3**, **2289.1**, **2290.5**, **2296.1**, **2306.3** Cestaro Virginio :
Destruction de forêts.

Réponse du maître d'ouvrage :

Dans sa conception portée à l'enquête publique, le projet présente en effet des incidences sur certaines zones boisées. Les cartographies p167 partie 6.3.2.1.6.1 de l'étude d'impact (pièce E4), permettent notamment de situer les impacts résiduels sur l'ensemble des types habitats (et non seulement les forêts). Ces impacts, après mesures d'évitement et de réduction, font l'objet de mesures de compensation de sorte à garantir une absence de perte nette de biodiversité conformément à la législation.

S'agissant des forêts, on notera toutefois que les impacts directs et permanents les plus importants, tant en termes de surface que d'enjeu, sont induits par l'élargissement de l'A31 existante entre Thionville et la frontière luxembourgeoise, cette section étant bordée de plusieurs bois. En revanche sur la section neuve, la principale incidence du projet se situe au niveau du bois de Terville où la conception du nœud Nord est susceptible d'impacter cette zone boisée sur environ 3 ha (surface comprenant le futur délaissé routier sur lequel la zone boisée ne sera pas impactée). Cette emprise est réservée à la création d'une bretelle qui n'avait pas été prévue par le maître d'ouvrage à l'origine, mais intégrée à la demande des élus et du public durant la concertation de 2022-2023. Toutefois, le maître d'ouvrage a proposé une variante d'échangeur ne comprenant pas cette bretelle (A31 Thionville -> RD13) qui pourra continuer d'être étudiée dans la suite des études du projet. En cas de retrait de cette bretelle, les impacts seraient très limités sur ce boisement.

Enfin, il convient de souligner que si l'emprise du plan général des travaux semble plus importante sur le bois de Terville, c'est précisément pour compenser les impacts résiduels, avec la mise en œuvre d'îlots de sénescence sur la majorité de cette surface. De même, les emprises élargies sur les bois de Thionville, Kanfen et Zoufftgen sont réservées à des mesures de compensation environnementale ou à la création d'ouvrages de rétablissement des continuités écologiques. Les illustrations mentionnées ci-dessus permettent d'ailleurs de les localiser.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observations N° **7.3** Bonin Fabrice, **22.3** Paysages de France, **39.3** Dumitru, **136.7** CRUNEL YOANN, **182.3**, **192.6** Fédération Patrimoine-Environnement, **332.3** Dupin, Maria, **251.3**, **374.1** Aymer Dominique, **387.5** Millett Michèle, **388.5** Millett Timothy, **403.5**, **430.3** Alexandre WAGENHEIM, **451.10** GNSA- Groupe National de Surveillance des Arbres, **542.2** HENRY, **614.1**, **889.2**, **1118.4** Leduc Charlotte, **1120.9** Garraud Colette, **1306.5**, **1441.1** NOEL, **1448.1** Méryl Pinque, **1584.1**, **1603.8** Les élus écologistes Grand Est, **1606.1** Laurie Dumontet, **1891.1** Mouraux Jean-Paul Martine, **1908.5** ADILEE, **1964.3** Mme C Samery, **2005.4** WOELTZ Lucas, **2072.1**, **2093.2** Amandine Muller, **2109.5**, **2132.1** Air Vigilance, **2135.3** Jean-Baptiste DECK, **2136.1** Wahid, **2146.1** M Seddik, **2156.1**, **2206.1** Meaux Isabelle, **2226.1** Leguil Sophie, **2237.1** Stephanie Cestar, **2270.3** MOGUEN Céline (Lorraine Nature Environnement), **2296.1**, **2306.3** Cestaro Virginio :
Destruction de corridors écologiques essentiels.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le secteur Nord du projet A31bis n'aura pas d'impact résiduel sur des corridors écologiques. Il permet au contraire de favoriser la transparence écologique de l'A31 existante qui traverse aujourd'hui plusieurs corridors importants d'après le Schéma régional des continuités écologiques de Lorraine (aujourd'hui intégré dans le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'équilibre des territoires de la Région Grand Est), bien qu'aucun point noir "biodiversité" - au sens de la stratégie nationale biodiversité 2030 – ne soit recensé sur la zone d'étude.

De plus, la cartographie partie 2.2.3 de l'annexe 6.1 (pièce K6) atteste de l'absence de corridor écologique au droit du tracé neuf. Ceux-ci sont tous situés au droit de la section élargie où deux ouvrages destinés à restaurer la continuité écologique des milieux sont prévus. La cartographie partie 6.3.2.1.7.4 de l'étude d'impact (pièce E4) permet de les localiser. De plus, un ouvrage est aménagé sur le territoire Luxembourgeois, dans le cadre des travaux d'élargissement de l'A3, afin de rétablir la continuité du massif forestier présent à la frontière.

En outre, indépendamment des grands corridors de biodiversité, le choix du tunnel sur une partie du linéaire en tracé neuf permet de préserver les possibilités de déplacement pour la faune locale, à l'identique par rapport à la situation actuelle.

Ainsi l'incidence du projet est positive s'agissant des corridors écologiques et des possibilités de franchissement de l'A31bis par la faune.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observations N° **1441.1** NOEL, **1448.1** Méryl Pinque, **1606.1** Laurie Dumontet, **1698.5** les Amis de la Terre, **1760.2**, **1888** MICHEL Nicolas, **1891.1** Mouraux Jean-Paul Martine, **1908.5** ADILEE, **2005.4** WOELTZ Lucas, **2033.11**, **2057.8** Humbert, Aziza, **2105**, **2132.1** Air Vigilance, **2135.3** Jean-Baptiste DECK,

2156.1, 2226.1 Leguil Sophie, **2240.4** Mme S Leguil, **2241.5** Association coin de paradis, **2243.1** Muscat Maïthé, **2270.3** MOGUEN Céline (Lorraine Nature Environnement) :

Même avec des mesures d'évitement ou de compensation, les pertes écologiques nettes demeurent préoccupantes dans un contexte où la biodiversité est déjà fortement fragilisée. Aucune compensation ne remplace un écosystème mature.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les mesures de compensation des atteintes à la biodiversité sont des mesures d'action préventive et de correction des atteintes à biodiversité.

Elles s'inscrivent dans le cadre de la séquence « Eviter, Réduire, Compenser [ERC] » définie dans le droit, selon laquelle la compensation intervient pour des atteintes prévisibles à la biodiversité qui ne peuvent ni être évitées, ni être réduites de manière suffisante. Le principe des mesures de compensation est donc bien défini et prévu par le droit en vigueur.

Les mesures de compensation :

- Visent un objectif d'absence de perte nette, voire de gain de biodiversité, conformément à l'article L. 110-1 du Code de l'environnement ;
- Sont mises en œuvre en priorité sur le site endommagé ou à proximité de celui-ci afin de garantir ses fonctionnalités de manière pérenne ;
- Se traduisent par une obligation de résultats et restent effectives pendant toute la durée des atteintes à la biodiversité.

L'atteinte de ces objectifs est assurée par un suivi des mesures après réalisation des travaux. Certains rapports du CEREMA rendus publics attestent de ces suivis et de l'efficacité des mesures de compensation mises en œuvre. A titre d'exemple, le rapport "Suivi des Aménagements du contournement de Beauvais-RN31 : Campagne de prospections amphibiens 2023" conclut de la manière suivante : *"Au final, les aménagements de la RN31 à destination des amphibiens ont contribué à maintenir la plupart des espèces d'amphibiens recensées avant travaux, voire à développer certaines populations d'espèces au vu de l'ensemble des campagnes de suivi, même s'il faut rester vigilant. Il convient en particulier de rester prudent quant à la difficulté de recenser certaines espèces comme le triton ponctué (parfois très ressemblant au triton palmé et prêtant parfois à confusion) et quant à l'absence depuis le début des suivis post – travaux de l'alyte accoucheur. Enfin, la problématique des hivers très secs et le changement climatique vont revêtir un enjeu important dans les années à venir pour la survie des amphibiens du fait de la réduction des possibilités d'habitat."*

Commentaire de la commission d'enquête

La commission estime que la compensation doit être la solution ultime comme le prévoit la séquence éviter-réduire-compenser et que la compensation doit être réelle et positive.

- Observation N° **1409.15** Huglo Lepage Avocats :

Les articles L. 211-1 et L. 163-1 du code de l'environnement exigent que la séquence ERC soit appliquée et que les mesures compensatoires soient définies avec suffisamment de précision pour que la commission d'enquête et le public puissent en apprécier la suffisance. Renvoyer à l'autorisation environnementale la détermination de la compensation de 30,75 ha de zones humides détruites prive l'enquête publique de son objet même sur ce point de sorte que les requérants sont fondés à soutenir que cet aspect n'a pas été suffisamment analysé.

Tel est également le cas des incidences Natura 2000. L'article L. 414-4 du code de l'environnement, transposant l'article 6 §3 de la directive Habitats n° 92/43/CEE, impose une évaluation approfondie des

incidences Natura 2000 lorsqu'un projet est susceptible d'affecter de manière significative un site. La Cour de justice de l'Union européenne a jugé que les autorités nationales ne peuvent autoriser un plan ou projet sur la base d'une évaluation comportant des lacunes ne permettant pas d'acquérir la certitude de l'absence d'atteinte à l'intégrité du site (CJUE, 7 novembre 2018, Holohan, C-461/17). Le mémoire en réponse répond à la recommandation de l'Ae sur les incidences cumulées avec l'aménagement de l'A3 luxembourgeoise, mais en se limitant au site ZSC LU001032 « Dudelange – Ginzebiérg ». L'analyse des effets cumulés du projet A31 bis avec d'autres projets connus — notamment le prolongement de l'A3 au Luxembourg dont l'élargissement est prévu à l'horizon 2030 — reste insuffisamment documentée dans le dossier d'enquête.

Réponse du maître d'ouvrage :

D'une part, concernant la démarche "Éviter Réduire Compenser", au stade de la déclaration d'utilité publique, comme en atteste la jurisprudence du Conseil d'État (notamment CE, 16 avril 2010, Association Alcala, req. N°320667), 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. Ainsi, 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.

D'autre part, concernant les incidences Natura 2000, une analyse approfondie a bien été produite dans le cadre du présent dossier concernant le site susceptible d'être affecté de manière significative (ZSC LU001032 – pièce K.4) conformément à l'article L. 414-4 du code de l'environnement. La contribution du Grand-Duché de Luxembourg et notamment le courrier de l'Administration de la nature et des forêts du Grand-Duché qu'elle contient, l'indique d'ailleurs formellement.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observation N° **2270.3** MOGUEN Céline (Lorraine Nature Environnement) :

Renforcer les mesures ERC (Éviter-Réduire-Compenser) pour la biodiversité.

- Observation N° **355.3** :

Créer plus de passages pour la biodiversité et une compensation plus importante pour la nature.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le lecteur est invité à consulter les réponses produites par le maître d'ouvrage aux observations précédentes (notamment Observations N° **1441.1** NOEL et suivantes concernant les corridors écologiques et Observation N° **1409.15** Huglo Lepage Avocats concernant les mesures de compensation).

Il convient de rappeler que l'autorité environnementale n'a pas soulevé de lacune de l'étude d'impact dans l'application de la séquence ERC vis-à-vis de la biodiversité, ses seules interrogations ayant trouvé réponses dans le mémoire du maître d'ouvrage (pièce J2 - complément relatif au diagnostic des sites compensatoire projetés).

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observations N° **47.4, 423.2** Geoffrey :

La commune de Terville est privée de son plan d'eau en cours d'assèchement et verrait une partie de sa forêt sacrifiée pour la construction d'un échangeur autoroutier.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage n'est pas responsable des interventions sur le plan d'eau de Terville qui n'ont pas de lien avec le projet A31bis. Concernant les impacts du projet au bois de Terville, le lecteur est invité à consulter la réponse produite par le maître d'ouvrage aux Observations N° **7.3** Bonin Fabrice et suivantes.

- Observation N° **39.3** Dumitru :

Destruction de la nature autour d'Élange et de ses alentours disposent encore d'espaces naturels, agricoles, boisés ou semi-naturels qui jouent un rôle essentiel : respiration paysagère, biodiversité locale, continuités écologiques, infiltration des eaux, limitation des îlots de chaleur, cadre de promenade et qualité de vie.

Réponse du maître d'ouvrage :

La consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF) et les impacts à la biodiversité au droit du quartier d'Elange sont dus à l'élargissement de l'A31, et sont donc largement évités en comparaison des incidences d'une nouvelle infrastructure linéaire de transport (ferroviaire comme routière). Par ailleurs, on soulignera l'aménagement de plusieurs équipements inexistantes aujourd'hui sur cette section, avec la création d'ouvrage de transparence écologique dans le bois de Thionville au Nord, ou de dispositifs d'assainissement des eaux de chaussées au droit de la ZAC de Metzange Buchel. Ces équipements, seulement permis par la réalisation du projet A31bis, favorisent l'insertion environnementale de l'infrastructure par rapport à sa configuration actuelle.

- Observation N° **1698.5** les Amis de la Terre :

Les mesures compensatoires annoncées doivent donc être examinées avec prudence et humilité. La préservation effective de la biodiversité ne peut être garantie par les seules modélisations ou par les engagements des bureaux d'études. En dernier ressort, c'est l'évolution réelle des écosystèmes qui permettra d'évaluer la réussite ou l'échec des mesures mises en œuvre. La biodiversité ne se décrète pas. Notre association considère que ces secteurs doivent bénéficier du plus haut niveau de vigilance et de préservation. Les passages à faune (écoducs, buses aménagées, et autres dispositifs de franchissement) ne doivent pas être considérés comme des équipements accessoires, mais comme des éléments structurants du projet. La présence d'espèces protégées impose une démonstration rigoureuse de l'application de la séquence : Éviter – Réduire – Compenser (ERC).

Un suivi écologique indépendant des dispositifs proposés en compensation paraît indispensable.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage s'engage à mettre en œuvre le dispositif de compensation, défini dans le présent dossier d'enquête en cohérence avec le niveau d'avancement des études. Concernant la démarche "Eviter Réduire Compenser", au stade de la déclaration d'utilité publique, 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. Ainsi, 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.

Ainsi, ce dispositif sera davantage précisé avec l'avancement des études du projet, en particulier dans le cadre de l'actualisation de l'étude d'impact pour la demande d'autorisation environnementale, si le projet est déclaré d'utilité publique. Le dispositif de suivi de la mise en œuvre de ces mesures est l'objet du chapitre 6.3.2.1.8 de l'étude d'impact (partie 4 de la pièce E). **Le maître d'ouvrage s'est engagé, dans ce cadre, à mettre en place un comité de suivi de la mise en œuvre et de l'effectivité des mesures de compensation à la suite de la délivrance de l'autorité environnementale.** Ce comité associera, outre les services de l'État compétent et les collectivités concernées, des associations ou des institutions reconnues pour leur expertise sur le sujet.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission prend acte de cet engagement

- Observation N° **2226.1** Leguil Sophie :

Concernant la biodiversité, l'étude mentionne les impacts directs sur les deux ZNIEFF situées dans l'aire d'étude. Pour la ZNIEFF « Forêt de Thionville », dont le milieu est « stable et préservé », il est fait mention de deux facteurs influençant l'évolution de la zone : les rejets de substances polluantes dans les eaux et dans l'atmosphère et les nuisances sonores. **Une évaluation des impacts spécifiques de ces deux pressions sur la ZNIEFF, qui augmenteront de facto avec le projet, n'est pas fournie.**

Le projet est susceptible d'impacter 17 des 29 sites Natura 2000 présents au sein ou dans les 20 km de la zone d'étude élargie, avec des impacts sur des espèces en fort déclin local. Les mesures ERC proposées ne répondent que partiellement aux enjeux suivants :

- Fragmentation des habitats
- Réduction directe des zones d'alimentation sans compensation directe
- Impact à long terme des pressions indirectes (bruit, pollution de l'air)

Les impacts résiduels sur les sites Natura 2000 dans l'emprise élargie du projet semblent donc sous-estimés du point de vue fonctionnel.

Les mesures ERC proposées de manière générale semblent là aussi surestimer la réduction des impacts bruts et la compensation qu'il est possible d'obtenir pour les espèces et les habitats.

Par exemple, il n'est pas précisé comment, pour l'avifaune nicheuse, il est possible de passer d'un impact brut « moyen » pour la destruction d'habitats ouverts à un impact résiduel « très faible », alors même que des analyses d'état initial des sites de compensation ne semblent pas disponibles. De la même manière, le passage d'un impact brut « moyen » pour la destruction d'habitats humides pour l'avifaune nicheuse à « très faible » relève de la magie, car le rétablissement des fonctions écologiques, même sur un site de compensation dégradé est un processus graduel. Au vu des impacts du projet (5 habitats à enjeu fort impactés, 58 espèces d'avifaune nicheuse protégées, 13 espèces végétales, des enjeux forts pour les amphibiens, chiroptères et mammifères terrestres), il est évident que **les mesures ERC proposées ne permettent pas de garantir une compensation satisfaisante, et contribueront à fragiliser encore plus la situation d'espèces protégées et/ou menacées dans ce secteur anthropisé, déjà soumis à de nombreuses pressions.**

Enfin, la séquence ERC proposée sous-évalue systématiquement la fragmentation des milieux. On note dans le tableau des impacts résiduels que celle-ci devient nulle pour les milieux ouverts et anthropiques et très faible pour les milieux semi-ouverts et boisés. Il est utopique d'imaginer que des passages à faune de type écoducs et des clôtures puissent rétablir la continuité écologique provoquée par une

infrastructure de type autoroutier. La majorité des mesures de compensation d'habitats locales (restauration de prairies, création de mares...) ne sont pas mises en lien avec des mesures de restauration des corridors écologiques. **Il apparaît dès lors que le projet est en contradiction directe avec le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE), qui accorde une importance toute particulière aux corridors écologiques, particulièrement dans un secteur où les milieux sont déjà très affectés par ce facteur.**

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage rappelle tout d'abord que le secteur Nord du projet A31bis correspond majoritairement un projet en aménagement sur place, les infrastructures A30 et A31 qui seront élargies existent déjà. De plus, la section neuve prévue dans le cadre du projet est, en grande partie, aménagée en tunnel profond, ce qui limite drastiquement les impacts que pourraient avoir l'aménagement d'une telle section.

1. Sur l'enjeu concernant les Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF)

Les ZNIEFF évoquées dans cette contribution sont situées à proximité directe de l'autoroute A31 actuelle et donc, éventuellement déjà impactées par celle-ci. Or le maître d'ouvrage rappelle que l'un des objectifs du projet est justement la modernisation de l'A31 vis-à-vis des normes et des enjeux environnementaux. Ainsi, ces deux ZNIEFF concernent des massifs boisés qui sont traversées par l'autoroute actuelle et qui sont précisément concernées par des ouvrages de rétablissement des continuités écologiques. Dès lors, par construction, le projet A31bis a vocation à améliorer la situation de ces zones par rapport à l'enjeu des continuités écologiques et non l'inverse.

Plus concrètement, les impacts du projet sur les ZNIEFF sont détaillés au chapitre 5.4 « Impacts sur les zonages » de l'étude Milieux naturels (pièce K3).

Les 9 ZNIEFF présentes dans un rayon de 5 km de part et d'autre du projet ont donc fait l'objet d'une analyse, qui s'appuie sur les impacts bruts et résiduels associés aux espèces déterminantes de ces zonages.

Ainsi, l'analyse des impacts bruts et résiduels prend en compte :

- La destruction ou l'altération d'habitats ;
- La destruction d'individus ;
- La perturbation d'espèces ;
- La fragmentation des continuums écologiques.

Comme indiqué dans le tableau de synthèse des effets (cf. chapitre 3.1.1.1.4 Synthèse des effets, étude Milieux naturels, pièce K3), les rejets de substances polluantes dans les eaux et dans l'atmosphère, ainsi que les nuisances sonores, qui correspondent aux deux facteurs influençant l'évolution des zonages, sont intégrés à l'analyse des impacts sur les ZNIEFF, à travers :

- L'altération d'habitats, et plus précisément, les pollutions chroniques et accidentelles en phase d'exploitation ;
- La perturbation d'espèces, via les vibrations, le bruit, la lumière, en phase exploitation.

Ainsi, concernant la ZNIEFF de type I « Forêt de Thionville » (410030473), 9 espèces sont déterminantes pour sa définition.

L'impact résiduel relatif à la perturbation des espèces et la fragmentation des continuums écologiques est réduit à très faible et celui pour la destruction d'individus est considéré comme faible.

L'impact pour la destruction/altération d'habitats est quant à lui considéré comme moyen. Des gîtes à chiroptères seront mis en place dans le cadre des mesures de compensation.

L'analyse menée conclut donc à une absence d'impacts significatifs sur cette ZNIEFF et les espèces déterminantes.

De plus, concernant la ZNIEFF de type I « Forêt domaniale de Zoufftgen » (410030474), 21 espèces sont déterminantes pour sa définition. La liste des espèces est à retrouver au sein de l'étude Milieu naturels. L'impact résiduel relatif à la perturbation des espèces et la fragmentation des continuums écologiques est réduit à très faible et celui pour la destruction d'individus est considéré comme faible pour les chiroptères et l'avifaune des milieux boisés.

De plus, l'impact concernant la destruction/altération d'habitats est considéré comme moyen pour les deux taxons. À ce titre, des gîtes à chiroptères seront mis en place dans le cadre des mesures de compensation.

Enfin pour les reptiles, les niveaux d'impacts résiduels sont faibles pour la destruction/altération d'habitats, la destruction d'individus et très faible pour la fragmentation des continuums écologiques et pour la perturbation des espèces.

L'analyse conclut ainsi à une absence d'impacts significatifs sur ce zonage et les espèces déterminantes associées.

2. Sur la méthodologie d'évaluation des impacts :

Pour rappel, la méthodologie d'évaluation des impacts est la suivante. Plusieurs grands types d'effets sont définis : les effets directs et indirects, les effets permanents ou temporaires, les effets induits.

Les effets du projet sont ensuite croisés à la sensibilité et aux enjeux de la composante environnementale : l'importance de l'impact est alors définie. Cette appréciation peut être quantitative (pourcentage d'individus détruits ou de surface détruite) ou qualitative (très fort, fort, moyen, faible, très faible).

Les impacts bruts sont les impacts du projet initial avant la mise en place des mesures ERC. Les impacts sont à nouveau évalués après la mise en place des mesures ERC : il s'agit alors des impacts résiduels, ce sont les impacts qui persistent à la suite de la mise en place des mesures ERC.

Pour qualifier le niveau d'impact, il faut prendre en compte son intensité : cet enjeu sera modéré si les atteintes sont ponctuelles ou localisées et susceptibles d'altérer les milieux de vie de l'espèce. L'impact sera fort si les atteintes sont marquées avec une perte de viabilité du complexe fonctionnel de l'habitat. L'impact sera très fort s'il entraîne la disparition ou remet en cause totalement les habitats et cortèges d'espèces considérés. Il faut également intégrer la durée de l'impact (temporaire ou permanent), sa portée et son étendue, et prendre en compte des critères éthologique ou écologique : certaines espèces présentent des particularités biologiques la rendant plus sensibles à l'altération de son habitat. Les habitats eux-mêmes peuvent avoir des capacités de résilience différentes à la suite de l'impact.

Types d'impact	Effets associés	Durée des effets	Taxon impacté
Impacts directs et indirects			
Destruction d'habitats	Zones de dépôts temporaires / Pistes de chantier	Temporaire	Habitats
	Dégagements d'emprises / Terrassements	Permanent	Habitats
Altération d'habitats	Émissions de poussières / Apport de matières en suspension	Temporaire	Habitats
	Pollution accidentelle en phase travaux		Habitats
	Apport extérieur de terre et introduction d'espèces exotiques envahissantes	Permanent	Habitats
	Introduction d'espèces non locales et/ou patrimoniales		Habitats
	Modification des caractéristiques du sol		Habitats
	Pollutions chronique et accidentelle en phase d'exploitation		Habitats
Destruction d'individus	Zones de dépôts temporaires / Pistes de chantier	Temporaire	Flore / Faune
	Circulation des engins de chantier / Présence de « pièges » sur le chantier		Faune
	Dégagements d'emprises / Terrassements	Permanent	Flore / Faune
	Présence de « pièges » au niveau de l'infrastructure		Faune
	Risque de collision avec les véhicules en circulation		Faune
Perturbation d'espèces	Vibrations, bruit, lumière en phase travaux	Temporaire	Faune
	Vibrations, bruit, lumière en phase exploitation	Permanent	Faune
Fragmentation des continuums écologiques	Présence d'obstacles au déplacement des espèces	Permanent	Faune
Autres impacts			
Impacts induits	Restructurations foncières / Modification des pratiques agricoles	Permanent	Habitats / Faune / Flore
	Développement de zones d'activité / Extension de l'urbanisation		Habitats / Faune / Flore
	Artificialisation induite		Habitats / Faune / Flore

La différence entre les niveaux d'impacts bruts et résiduels s'explique notamment par l'évitement de secteurs à forts enjeux et par la mise en place de mesures de réduction et de compensation, comme pour les habitats humides de l'avifaune nicheuse avec la mesure « Redéfinition des caractéristiques de l'échangeur de Richemont » (E1.1c).

3. Sur les enjeux concernant les zones Natura 2000 :

Les impacts du projet sur les sites Natura 2000 sont détaillés à l'Annexe 6.2, évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 (pièce K4 du dossier). La grande majorité des sites Natura 2000 sont éloignés de plusieurs kilomètres de la ZEMN.

Dans un rayon de 20km autour de la zone de projet, ce sont 29 sites Natura 2000 qui sont recensés. Un site Natura 2000 est en partie sur la zone d'étude, en limite nord, il s'agit de la ZSC LU0001032 « Dudelage – Ginzeberg ». Toutefois cette interaction se limite à la mise en place de mesures de compensation environnementales et aucun aménagement routier n'y est envisagé au stade des études préalables.

Sur ces 29 sites Natura 2000, le projet a des incidences potentiellement significatives sur 17 d'entre eux. Les espèces des sites Natura 2000 susceptibles d'être affectées par le projet sont les suivantes : Pic mar (*Dendrocopos medius*), Pic noir (*Dryocopus martius*), Pie-grièche écorcheur (*Lanius collurio*), Alouette lulu (*Lullula arborea*), Milan noir (*Milvus migrans*), Milan royal (*Milvus milvus*), Grand murin (*Myotis myotis*), Grand rhinolophe (*Rhinolophus ferrumequinum*) et Cuivré des marais (*Lycaena dispar*).

Une évaluation approfondie des effets du projet et impacts associés sur ces espèces indique des impacts faibles pour les espèces suivantes : Pic mar, Pie-grièche écorcheur, Pic noir, Milan royal, Cuivré des

marais, Grand murin, Grand rhinolophe, sur les sites Natura 2000 suivants : ZSC LU0001032 « Dudelange – Ginzebiérg », ZSC LU0001076 « Massif forestier du Waal », ZSC LU0001031 et sur la ZPS LU0002010 « Dudelange Haard » et ZPS LU0002007 « Vallée supérieure de l'Alzette ».

Plusieurs mesures d'évitement et de réduction sont donc proposées. L'évaluation des impacts résiduels qui en résulte indique que le projet n'est pas susceptible de porter atteinte aux objectifs de conservation des habitats et des espèces des sites Natura 2000, sous conditions d'une mise en place effective des mesures de réduction et d'évitement proposées. **La contribution du Grand-Duché de Luxembourg et notamment le courrier de l'Administration de la nature et des forêts du Grand-Duché qu'elle contient, l'indique d'ailleurs formellement. Elle indique également que l'évaluation Natura 2000 est conforme aux attendus de la réglementation.**

4. Concernant les corridors écologiques :

Enfin, en ce qui concerne les corridors écologiques, il faut prendre en compte que la ZEMN est déjà impactée par l'autoroute existante, avec des passages à faune vieillissants et pas toujours adaptés au franchissement de l'A31. Une augmentation des passages à faune, ainsi qu'une requalification des passages existants et la mise en place de 2 "écoducs" (passage à faune) améliorera les corridors écologiques. En l'espèce, le projet aura donc un impact positif sur les corridors écologiques. Il n'impacte aucun corridor et vient, à l'inverse, améliorer la situation de l'infrastructure A31 existante vis-à-vis de cet enjeu. Le projet est donc pleinement compatible avec le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) de Lorraine et il contribue même aux objectifs de ce dernier.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observation N° **1888** MICHEL Nicolas :

Compenser une artificialisation revient à dé-artificialiser ailleurs. Cependant, c'est une opération que l'on voit rarement. Je propose que, pour une fois, l'on aille au bout de la démarche. Que l'on déconstruise les infrastructures abandonnées et en ruines, que l'on nettoie les sites pollués. Que l'on redonne une vraie place à la nature. On n'est plus à quelques millions près.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les infrastructures inutiles à l'exploitation de l'A31 à la suite de la réalisation du projet seront effectivement détruites et leur emprise désartificialisée. D'une part, le projet prévoit de réduire les emprises de l'échangeur A30/A31 de Richemont ; ces emprises devenues inutiles seront effectivement déconstruites. D'autre part, le plan général des travaux (ou fuseau d'utilité publique) intègre d'ores et déjà les emprises nécessaires au futur dispositif de compensation des impacts résiduels sur l'environnement. Le tableau présenté dans le paragraphe 6.3.2.1.6.1 de l'étude d'impact (partie 4 de la pièce E du dossier) détaille les caractéristiques des sites de compensation pré-identifiés et intégrés dans le fuseau d'utilité publique. Ces mesures environnementales permettront, en désartificialisant des zones ou en améliorant leur propriété de réaliser des plus-values environnementales.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observation N° **1908.5** ADILEE : Séquence éviter-réduire-compenser non aboutie. L'Ae relève qu'au moins une espèce protégée de l'état initial (Sonneur à ventre jaune) n'apparaît pas dans l'analyse des incidences, que les incidences sur les zones patrimoniales et protégées ne sont pas évaluées, et que les

besoins de compensation ne sont pas estimés - de sorte qu'il est impossible de vérifier que les quelque 200 ha de sites de compensation préfigurés suffiront.

Réponse du maître d'ouvrage :

La réponse du maître d'ouvrage à ces recommandations de l'autorité environnementale se trouve dans le mémoire en réponse ad hoc (paragraphe 2.3.8 de la pièce J2 du dossier). La séquence ERC est aboutie, et aucune zone patrimoniale ou protégée n'a été recensée dans la zone d'étude.

- Observation N° **2014** LPO Moselle :

Le projet il remet en question l'intérêt de l'ORE (obligation réelle environnementale) concernant l'allée des Marronniers. Cette allée, qui prolonge et complète le parc du château de Bétange, a une indiscutable valeur paysagère mais elle a également un fort intérêt écologique, en particulier comme territoire de chasse pour les chiroptères et comme site de nidification pour l'avifaune (mésanges, Pinson des arbres, Grimpereau des jardins, Rougegorge familier, Fauvette à tête noire, Troglodyte mignon, Pouillot véloce, pour ne citer que les espèces protégées dont la reproduction est certaine au niveau de l'allée). C'est cette valeur écologique et l'importance de la protéger qui ont conduit, en 2021, à la signature d'une ORE de 99 ans entre les propriétaires de l'allée et la LPO Moselle. Par cette ORE, les propriétaires se sont engagés à gérer l'allée en faveur de la biodiversité et la LPO s'est engagée à reconduire annuellement un inventaire de l'avifaune, à installer et entretenir des nichoirs et à en suivre l'occupation et à prodiguer des conseils en tant que de besoin. Même si le projet prévoit un tunnel pour faire passer l'autoroute sous l'allée, les impacts risquent d'être forts du fait de la proximité immédiate de l'entrée du tunnel. Pendant les travaux, matériel et engins seront certainement stockés à proximité de l'entrée du tunnel, générant des nuisances qui vont déranger la faune et risquent de la faire fuir. Après la mise en service de l'autoroute, ce sont les collisions, la pollution sonore et les polluants émis par la circulation qui vont être source de nuisances pour la faune. De nombreuses études ont ainsi montré que, dans une bande de plusieurs centaines de mètres de part et d'autre d'une route passante, la diversité, la densité et le succès reproducteur des oiseaux étaient fortement altérés (Villar et al 2012, Jack et al 2015, Halfwerk et al 2011, Holm et al 2011, pour ne citer que quelques études).

Le projet d'A31 bis compromet la finalité de l'ORE et les efforts entrepris pour maintenir et améliorer la biodiversité de l'allée des Marronniers.

Réponse du maître d'ouvrage :

Tout d'abord, le choix de réaliser une partie de la section neuve du projet en tunnel profond permet de ne pas impacter l'allée des Marronniers évoquée. Les aménagements projetés n'auront pas non plus d'impact sur le système racinaire des marronniers (voir réponse aux questions de la commission d'enquête partie D.2).

Ensuite, la tête Nord de la section souterraine se trouve à plus de 200 m de l'allée des Marronniers. Par ailleurs, la chaussée de la future section neuve atteint le niveau topographique du terrain naturel à plus d'un kilomètre de cette allée. Ces dispositions permettent de garantir l'absence d'impact sur cet allée patrimoniale, compte-tenu de la distance entre la chaussée circulée et l'allée. A l'inverse, le maître d'ouvrage souhaite souligner que le projet pourrait permettre d'améliorer l'environnement proche de l'allée :

- La réalisation du projet va permettre de diminuer significativement le trafic sur la route de Verdun (reliant Florange à Thionville), sur laquelle l'allée débouche directement et qui supporte aujourd'hui un trafic de plusieurs milliers de véhicules par jour ;
- De plus, le projet conduira à l'implantation de mesures de compensation environnementale au Nord de l'allée alors que celle-ci est aujourd'hui entourée de part et d'autre par des parcelles

agricoles exploitées en grandes cultures et sur lesquelles passent très fréquemment des engins agricoles.

De même, des mesures de réduction sont prévues en phase chantier pour éviter la perturbation des espèces nicheuses qui pourraient y être présentes et qui sont relativement communes. Il s'agit notamment de la limitation de la vitesse de circulation en phase chantier (R2.1a), la limitation de l'envol des poussières, ou encore le dispositif de limitation des nuisances lumineuses envers la faune (R2.1k). L'adaptation de la période des travaux sur l'année (R3.1a) et en journée (R3.1b) limitera aussi grandement les éventuels impacts sur la faune située en dehors, mais à proximité des emprises du projet.

Plusieurs mesures permettant d'éviter les impacts du chantier sur les espèces du domaine de Bétange sont aussi prévues, comme la limitation de la vitesse de circulation en phase chantier (R2.1a), la limitation de l'envol des poussières, ou encore le dispositif de limitation des nuisances lumineuses envers la faune (R2.1k). L'adaptation de la période des travaux sur l'année (R3.1a) et en journée (R3.1b) limitera aussi grandement les éventuels impacts sur la faune située en dehors, mais à proximité des emprises du projet.

Enfin, d'après les inventaires restitués dans l'état initial de l'étude d'impact (pièce E3), l'intérêt écologique de ces marronniers n'est pas plus important que celui d'autres zones boisées plus proches du projet. L'autorité environnementale n'a d'ailleurs pas identifié de risque particulier de perturbation d'espèces de l'allée des marronniers.

Dès lors, le projet ne compromet pas la finalité de l'obligation réelle environnementale citée par l'observation, ni les efforts entrepris pour maintenir et améliorer la biodiversité de l'allée des Marronniers.

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

- Observation N° **2146.1** M Seddik :

Le projet s'établit à 380 kgCO₂e/k€, une valeur supérieure au seuil national de référence de la Base Carbone de l'ADEME (350 kgCO₂e/k€) (calcul complet disponible dans la pièce jointe de la contribution). Destruction permanente d'habitats naturels (Pages 114 & 118) : Sur la seule section en aménagement Sur Place (ASP), 37,36 ha d'habitats écologiques subissent une destruction irréversible. Le projet détruit directement 1,23 ha de prairies humides à fort enjeu et 47,73 ha à enjeu moyen (21,4 ha de fourrés, 9,14 ha de prairies de fauche, 5 ha de ripisylves), ainsi que 3 mares temporaires. Incidences transfrontalières Natura 2000 (Page 384) : Le projet menace les objectifs de conservation de 17 sites protégés (rayon de 20 km), incluant la ZSC LU0001032 "Dudelange Ginzebiérg" au Luxembourg. Les espèces cibles impactées incluent le Cuivré des marais, le Grand rhinolophe, et plusieurs espèces d'avifaune (Pic mar, Pic noir, Milan royal).

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage a procédé à un bilan des émissions de gaz à effet de serre du projet (cf. pièce K2) ainsi qu'à une estimation sommaire des dépenses (cf. pièce D).

La base Carbone de l'ADEME est une base de données publique de facteurs d'émissions, nécessaires à la réalisation d'un bilan d'émissions de gaz à effet de serre (GES) et plus généralement tout exercice de comptabilité carbone. Il ne s'agit donc pas de seuils à respecter mais de facteurs à employer dans les calculs de bilan carbone. Les données sont diffusées et régulièrement actualisées par l'ADEME sur le site

“Base Empreinte”¹. Il s’agit d’une des bases de données mobilisées dans le cadre du bilan des émissions de gaz à effet de serre du projet (cf. §5.1 de la pièce K2).

Le bilan des émissions de gaz à effet de serre du projet est bien évalué à 243 464 tCO₂e (cf. §4 de la pièce K2), en revanche, le coût du projet est estimé à 735 083 540 € hors taxes et sommes à valoir ou 1 077 600 000 € toutes taxes et sommes à valoir comprises (cf. §1 de la pièce D). Ainsi, selon le coût retenu, ce ratio est donc compris entre 226 et 331 kgCO₂e/k€.

S’agissant des impacts aux habitats, l’observation s’en tient aux impacts bruts. Il convient toutefois de souligner que ces impacts font l’objet de mesures d’évitement et de réduction, et que les impacts résiduels sont ensuite compensés (démarche “Eviter, réduire, compenser”). La majorité des mesures prévues vise d’ailleurs à restaurer des habitats impactés, de sorte à garantir une absence de perte nette de biodiversité conformément au droit (voir réponses précédentes). L’application de la séquence “Eviter Réduire Compenser” est présentée, s’agissant des milieux naturels, dans le chapitre 6.3.2 de l’étude d’impact (partie 4 de la pièce E) et, de manière plus détaillée, dans l’annexe relatif aux milieux naturels (pièce K3).

De même, cette observation s’en tient à l’évaluation préliminaire des zones Natura 2000, en omettant la conclusion de l’évaluation approfondie, puis les effets des mesures prévues qui conduisent à retenir que “le projet n’est pas susceptible de porter atteinte aux objectifs de conservation des habitats et des espèces des sites Natura 2000, sous conditions d’une mise en place effective des mesures de réduction et d’évitement proposées” (cf. §6 de la pièce K4). La contribution du Grand-Duché de Luxembourg et notamment le courrier de l’Administration de la nature et des forêts du Grand-Duché qu’elle contient, l’indique d’ailleurs formellement.

Commentaire de la commission d’enquête
Vu et pris note.

- Observation N° **1698.5** les Amis de la Terre :

Le dossier présente plusieurs analyses relatives aux émissions de gaz à effet de serre. Ces études montrent la complexité du sujet, d’un côté, une circulation plus fluide peut réduire certaines émissions liées aux ralentissements et aux embouteillages, de l’autre, plusieurs facteurs peuvent conduire à une augmentation des émissions : augmentation du trafic, trafic induit, allongement de certains déplacements, phase de construction, entretien futur de l’infrastructure. La balance entre ces différents effets demeure difficile à apprécier avec précision. La démonstration de la compatibilité du projet avec les objectifs climatiques de long terme mérite d’être approfondie. Les interrogations relatives au trafic induit, déjà développées au chapitre IV, renforcent les incertitudes entourant le bilan climatique global du projet. Au-delà de la réduction des émissions, le projet doit également être examiné sous l’angle de l’adaptation. Les infrastructures construites aujourd’hui devront faire face à des épisodes de chaleur plus fréquents, des précipitations plus intenses, des sécheresses plus longues, des événements climatiques extrêmes. Les ouvrages devront rester fonctionnels dans un contexte climatique très différent de celui qui a prévalu lors de leur conception.

Cette question est particulièrement importante dans le contexte des engagements de réduction des émissions à l’horizon 2030, 2040 et 2050. Elle est plus que discrètement survolée dans les documents destinés au public.

¹ <https://base-empreinte.ademe.fr/>

Réponse du maître d'ouvrage :

Une étude spécifique et complète a été produite dans le dossier d'enquête afin de présenter le bilan complet de ces émissions (pièce K2). 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).

L'adaptation du projet au changement climatique fait l'objet d'une analyse spécifique dans le cadre de l'étude d'impact du projet (cf. §2.4.1 de la pièce E1 et §7 de la pièce E4). Cette analyse sera approfondie dans le cadre des études de conception du projet. Notamment, la conception du tunnel a pris en compte un risque "retrait gonflement des argiles" (RGA) supérieur à celui observé (ratio maximum pris en compte) afin de prévenir les conséquences de l'aggravation de cet aléa. De plus, la référence de l'étude hydraulique 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 maître d'ouvrage s'engage à poursuivre, tout au long des études, l'analyse de l'adaptation de l'infrastructure au changement climatique. Ces nouvelles analyses permettront d'affiner la conception du projet et seront précisées dans les phases futures du projet, notamment la demande d'autorisation environnementale, si celui-ci est déclaré d'utilité publique.

Par ailleurs, 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 la 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.

En outre, les Accords de Paris sur le climat 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.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note. La commission prend note de l'engagement figurant dans la réponse

- Observation N° 2156.1 :

Urgence climatique et incohérence des engagements (GES). L'année 2026 marque un point de rupture avec deux épisodes caniculaires historiques dès le mois de juin. Le consortium World Weather Attribution (WWA) a confirmé que la canicule en cours est, sans équivoque, attribuable au changement

climatique d'origine anthropique. Dans ce contexte, construire une infrastructure dédiée majoritairement au trafic automobile individuel constitue une aberration stratégique. L'Autorité Environnementale (Ae) souligne que « aucune mesure ne semble présentée pour réduire les émissions en phase d'exploitation » et que « les modalités de mobilisation de ces mesures [...] ne sont pas décrites » pour la phase chantier. Elle conclut explicitement : « Le projet n'est en l'état pas compatible avec les engagements climatiques de la France et les documents qui déclinent ces engagements (SNBC, Stratégie de développement des mobilités propres...) ». Le Shift Project rappelle que le secteur des transports doit réduire ses émissions de 50 % d'ici 2030. Or, ce projet fige pour 80 ans une dépendance aux énergies fossiles. Comme le souligne le Shift Project, le modèle « prédire et fournir » (prévoir plus de trafic pour construire plus de routes) est révolu : il faut désormais « anticiper et réduire » la demande de mobilité carbonée. Financer l'offre routière va à l'encontre de la nécessaire décroissance du trafic automobile pour respecter l'Accord de Paris.

Réponse du maître d'ouvrage :

En premier lieu, 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, 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, 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).

Par ailleurs, s'agissant des réponses aux recommandations de l'autorité environnementale, elles se trouvent dans le mémoire produit par le maître d'ouvrage inséré dans le dossier d'enquête (pièce J2). Des compléments ont notamment été apportés au dossier s'agissant des mesures d'évitement et de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

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 la 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.

En outre, les Accords de Paris sur le climat 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.

*Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.*

- Observation N° **2258.1** Deltour Antoine :

Le dossier soumis à enquête publique affirme que le projet est cohérent avec la Stratégie Nationale Bas Carbone, notamment l'adaptation des services de transports aux défis énergétique et climatique (p 90 de la pièce F, évaluation socio-économique). Toutefois, aucun élément ne vient étayer cette allégation, qui me semble mensongère. En effet, le projet va engendrer, sur la période 2030-2070, une consommation de 60 millions de litres d'essence, de 204 millions de litres de gazole, de 2 300 TWh (p 115 du même document).

Les GES ne sont pris en compte que sous l'angle financier, approche qui ne découle d'aucun consensus scientifique (y compris en sciences économiques). Le corolaire de cette approche très contestable est qu'une société plus prospère peut s'adapter sans mal à un climat plus chaud. Cela revient à affirmer aujourd'hui que d'hypothétiques technologies futures permettront à l'homme de devenir indépendant d'un écosystème très fortement perturbé. C'est un pari que je ne souhaite pas prendre, en tant que citoyen de 2026, pour les générations futures, dans la mesure ou pour le moment, toutes les nations mêmes les plus prospères sont extrêmement dépendantes du climat terrestre, ne serait-ce que pour assurer leur approvisionnement alimentaire.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'analyse monétarisée des émissions de gaz à effet de serre (GES) sert exclusivement à calculer des indicateurs socio-économiques de l'étude éponyme (pièce F). Le cadre de cette évaluation n'est pas déterminé par le maître d'ouvrage mais par l'instruction du Gouvernement du 16 juin 2014 qui encadre la méthodologie des évaluations socio-économiques, à partir des travaux de la communauté scientifique, y compris en sciences économiques. Elle est employée systématiquement lors des études de projets d'infrastructures et pas seulement s'agissant des projets de développement routier. Le maître d'ouvrage s'y est ainsi conformé.

L'ensemble des indicateurs socio-économiques ont vocation, au même titre que les autres informations non monétarisées figurant dans le dossier d'enquête publique, à éclairer l'appréciation de l'utilité publique d'un projet. Une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente. Le maître d'ouvrage ne considère, d'aucune manière, que des bénéfices financiers permettraient de s'adapter aux impacts environnementaux d'un projet. Cette démarche vise exclusivement à quantifier objectivement les incidences d'un projet et à s'assurer qu'elles soient suffisamment faibles au regard des gains apportés pour justifier l'utilité publique du projet.

*Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.*

Questions

253.4 Fabien :

Que va devenir le ruisseau des écrevisses qui alimente trois étangs situés au même niveau que l'entrée du tunnel ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le ruisseau des écrevisses est prévu d'être rétabli dans son lit actuel par l'intermédiaire d'un ouvrage hydraulique supportant la future infrastructure et permettant la libre circulation de l'eau (pièce K9). A ce stade, l'ouvrage envisagé sera un ouvrage béton type PIPO (c'est à dire sans radier ou dalle béton en dessous, pour maintenir le lit intact) de 2 m de haut pour 4 m de large. L'actualisation de l'étude d'impact au stade de l'autorisation environnementale portera également sur le choix de cette solution technique.

II.1.2 Zones humides

- Observations N° **339.5** Schneider Michèle, **375.3**, **809.2** sylvie, **889.6**, **1198.1** Adeline Gondat, **1319.3** Gérard, **1409.16** Huglo Lepage Avocats, **1426.9** Les écologistes Pays Messin, **1594.4** Floriane, **1698.6** les Amis de la Terre, **1786.4**, **1868.4** Anne Cuny, **1891.2** Mouraux Jean-Paul Martine, **1908.3** ADILEE, **1961.5** Colomb Catherine, **2072.2**, **2110.4** NON a L A31 Bis collectif d Uckange et environs, **2132.8** Air Vigilance, **2136.6** Wahid, **2138.5** Seddik, **2206.3** Meaux Isabelle, **2225.1** Wahid sadek, **2226.6** Leguil Sophie, **2243.2** Muscat Maïthé, **2268.5** Ecomissions, **2270.7** MOGUEN Céline (Lorraine Nature Environnement), **2306.4** Cestaro Virginio :

Destruction de zones humides.

- Observation N° **2146.3** M Seddik :

Altération et drainage des zones humides (Pages 127-129) : Le projet altère de manière irréversible 10,33 ha de zones humides (section ASP) et 7,80 ha (tracé neuf) par assèchement et modification topographique.

- Observation N° **2225.1** Wahid sadek :

Destruction massive des zones humides et de la biodiversité. L'étude officielle reconnaît que le projet entraînera une destruction et une dégradation très importantes et irréversibles des milieux aquatiques locaux. Même après des tentatives de remise en état, ces zones ne retrouveront probablement jamais leurs fonctions écologiques initiales.

Bilan des destructions : 31,86 hectares de zones humides définitivement détruits ou fortement impactés.

Section élargissement (A31 existante) : 20,93 ha. Nouveau tracé (Contournement Ouest de Thionville) : 10,93 ha.

Source Dossier Officiel : Pièce E.1, Page 78.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les impacts bruts et résiduels concernant les zones humides sont exposés dans l'étude d'impact (pièce E4) ainsi que de l'annexe milieux naturels (pièce K3). La zone d'étude milieux naturels comprend 79 ha de zones humides qualifiées comme telles à partir de critères pédologiques et/ou floristiques. Les impacts résiduels jugés significatifs représentent environ 50 ha répartis ainsi :

Surfaces impactées (ha)	Section en aménagement sur place	Section neuve
Destruction	20.93	10.93
Altération	10.33	8.27

L'essentiel de ces zones se trouve autour du Nœud de Richemont (anciennes gravières) et le long de l'A31 élargie, notamment au niveau du bois de Thionville et de Zoufftgen. La surface en section neuve

est constituée des quelques zones humides au niveau des nœuds et de la tête Sud du tunnel, au sein d'emprises sont déjà en partie aménagées.

L'évaluation environnementale du projet et notamment la chapitre 6.3.2 de l'étude d'impact présente l'application de la séquence "Eviter Réduire Compenser" aux impacts bruts sur les milieux naturels et les zones humides. L'étude d'impact précise également les mesures de compensation préfigurées au stade de la déclaration d'utilité publique (Restauration de roselières, milieux arbustifs, boisements humides, ripisylves, prairies humides). Ainsi, à partir d'une première analyse des surfaces et des fonctionnalités susceptibles d'être impactées par le projet, une compensation de 124 ha est proposée à ce stade. Elle représente 250% des emprises cumulées de zones humides détruites ou altérées, de manière permanente ou temporaire, cette proportion est supérieure au ratio de compensation de 200% fixée par le SDAGE Rhin-Meuse 2022-2027.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note, notamment du ratio de compensation annoncé

- Observations N° **1908.3** ADILEE, **2226.6** Leguil Sophie et **2270.7** MOGUEN Céline (Lorraine Nature Environnement) :

L'étude d'impact propose une compensation des zones humides basée sur une équivalence mathématique, qui ne semble prendre en compte ni les fonctionnalités diverses de ces zones à l'échelle locale, ni leur connectivité. 50 ha de zones humides seront affectés, dont 38 ha définitivement détruits. La compensation proposée (200 ha) n'est pas garantie : les sites ne sont pas encore sécurisés, et leur fonctionnalité écologique (ex. : reconnexion des trames verte et bleue) n'est pas démontrée. L'Ae demande un bilan précis des surfaces et fonctionnalités perdues, absent du dossier. Le Sdage Rhin-Meuse recommande une compensation surfacique d'au moins 200 % ; or l'étude de fonctionnalité des zones humides est seulement « à venir », si bien que ni les fonctionnalités perdues ni l'équivalence des compensations ne peuvent être appréciées à ce stade.

- Observation N° **1698.6** les Amis de la Terre :

Les zones humides figurent parmi les milieux naturels les plus menacés en France, alors qu'elles remplissent des fonctions essentielles : stockage de l'eau, prévention des inondations, filtration naturelle des polluants, soutien à la biodiversité, stockage du carbone. Les études du dossier identifient plusieurs secteurs présentant des enjeux liés à la présence de zones humides. Même lorsque les impacts directs sont évités, les modifications hydrologiques peuvent entraîner des conséquences différées parfois difficiles à anticiper.

Ce sujet mérite une vigilance particulière tout au long de la réalisation du projet.

Réponse du maître d'ouvrage :

En complément de la réponse précédente qui fait état des impacts et compensations envisagées au stade de la déclaration d'utilité publique, ces observations appellent une synthèse de la méthodologie mise en œuvre.

La méthodologie utilisée dans le cadre de la préfiguration de la compensation des zones humides est décrite au chapitre 5.6.4 « Compensation des zones humides » de l'étude Milieux naturels (pièce K3).

Comme indiqué, cette méthodologie vise à respecter notamment la disposition T3-O7.4.5-D5 « Éviter, réduire, compenser l'atteinte aux fonctions des zones humides », issue du SDAGE Rhin-Meuse 2022-2027. La méthode de dimensionnement de la compensation utilisée est la Méthode Nationale d'Évaluation des Fonctions des Zones Humides, de 2023.

Cette méthode prend en compte :

- Les fonctions hydrologiques ;
- Les fonctions biogéochimiques ;
- Les fonctions d'accomplissement du cycle biologique des espèces.

Elle intègre également :

- Une méthode de recherche pour le site de compensation :
 - o Dans un rayon d'un kilomètre autour du site, il doit y avoir une proportion équivalente d'habitats EUNIS de niveau 1 entre le site impacté et le site de compensation ;
 - o Dans le bassin versant alimentant le site, les pressions anthropiques doivent être proches entre le site impacté et le site de compensation ;
 - o Le site impacté et le site de compensation doivent appartenir à la même masse d'eau ;
 - o Le site impacté et le site de compensation doivent appartenir au même système hydrogéomorphologique ;
 - o Les habitats des sites de compensation après actions doivent être globalement similaires aux habitats détruits sur les sites impactés.
- Une méthode pour le diagnostic de contexte du site impacté, via la détermination :
 - o L'appartenance à une masse d'eau de surface ;
 - o Le type de paysage (grands habitats) dans l'environnement du site ;
 - o Les pressions anthropiques dans l'environnement du site ;
 - o Le système hydrogéomorphologique auquel appartient le site ;
 - o La composition des habitats naturels au sein du site.
- La définition du ratio fonctionnel de compensation ;
- Une méthode pour le diagnostic fonctionnel, qui permet d'évaluer l'incidence du projet et/ou l'effet des actions écologiques sur les fonctions.

Ainsi, des mesures de compensation aux zones humides ont été préfigurées, parmi lesquelles :

- La création de roselières ;
- La restauration de milieux arbustifs humides ;
- La plantation de boisements humides ;
- La restauration de ripisylves ;
- La création de prairies humides.

Enfin, les réponses aux recommandations de l'autorité environnementale se trouvent dans le mémoire ad hoc (pièce J2). Les études présentées dans le dossier satisfont la réglementation au stade de la déclaration d'utilité publique. On rappellera notamment que la compensation préfigurée est plus importante que celle fixée par le SDAGE. De plus, contrairement aux allégations de cette observation, l'intégration de ces emprises dans le plan général des travaux permet justement d'assurer leur maîtrise foncière (leur sécurisation) et donc la faisabilité des mesures proposées. De même, les sites compensatoires identifiés ont bien fait l'objet d'un diagnostic. Ce dernier est présenté dans le paragraphe 6.3.2.1.6.1 de l'étude d'impact (partie 4 de la pièce E du dossier) qui détaille les caractéristiques des sites de compensation pré-identifiés et intégrés dans le fuseau d'utilité publique. Les cartes correspondantes sont présentées dans le paragraphe 6.3.2.1.6.2 de l'étude d'impact (partie 4 de la pièce E du dossier) localisent ces sites.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observation N° **1409.16** Huglo Lepage Avocats :

Les articles L. 211-1 et L. 163-1 du code de l'environnement exigent que la séquence ERC soit appliquée et que les mesures compensatoires soient définies avec suffisamment de précision pour que la commission d'enquête et le public puissent en apprécier la suffisance. Renvoyer à l'autorisation environnementale la détermination de la compensation de 30,75 ha de zones humides détruites prive l'enquête publique de son objet même sur ce point de sorte que les requérants sont fondés à soutenir que cet aspect n'a pas été suffisamment analysé.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le lecteur est tout d'abord invité à consulter les réponses aux observations précédentes de la partie B.II.1.2 concernant les zones humides du présent document.

D'une part, concernant la démarche "Eviter Réduire Compenser", au stade de la déclaration d'utilité publique, 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. Ainsi, 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.

D'autre part, 124 ha de zones identifiées comme pertinentes pour des compensations liées aux fonctionnalités des zones humides, ont été intégrées au fuseau de DUP, soit significativement deux fois plus (le critère de 200% retenu en dernier recours par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux) que les surfaces impactées. Ce choix ambitieux permet au maître d'ouvrage de renforcer la démonstration de faisabilité du projet en permettant d'être certain de pouvoir disposer d'emprises suffisantes pour compenser les impacts résiduels du projet.

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

- Observation N° **2138.5** Seddik :

Destruction et perte de zones humides (Secteur Centre). Le diagnostic environnemental a recensé 75,54 hectares de zones humides avérées dans l'aire d'étude, représentant plus de 12% de l'espace analysé. S'y ajoutent 364,08 hectares de surfaces potentiellement humides dont le caractère reste à confirmer. Le projet présente donc un risque majeur de destruction directe de ces écosystèmes essentiels à la régulation de l'eau et à la biodiversité.

DOSSIER OFFICIEL : PAGE 236.

Réponse du maître d'ouvrage :

D'une part, bien que compris dans l'évaluation environnementale du projet, le secteur Centre n'est pas concerné par la procédure de déclaration d'utilité publique à laquelle cette enquête publique est préalable. D'autre part, ces données proviennent seulement de l'état initial de l'étude d'impact : les zones humides recensées dans la zone d'étude, significativement plus importante que le fuseau d'utilité publique et l'emprise des aménagements, ne seront pas nécessairement impactées. Le secteur Centre constitue strictement un aménagement sur place de l'autoroute existante avec un élargissement via le terre-plein central de l'autoroute dimensionné pour ce faire et donc au sein de la plateforme existante

déjà anthropisée. Les impacts potentiels sur les milieux naturels seront donc très limités. L'étude d'impact du projet sera précisée lors de l'enquête publique portant sur la déclaration d'utilité publique du secteur centre.

Questions

N° : **1903.1** commune de Richemont :

En cas d'impact sur l'étang communal n° 10, une compensation est-elle envisagée et de quel ordre ?

Réponse du maître d'ouvrage :

A 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 maître d'ouvrage souligne avoir rencontré la commune de Richemont en 2025 afin d'analyser la compatibilité entre les projets de la commune et le projet A31bis, et les mesures de compensation environnementale du projet qui seront implantées sur la commune. **Le maître d'ouvrage s'engage à poursuivre le dialogue étroit et la concertation avec l'ensemble des communes traversées par le projet.**

II.1.3 Faune-Flore

- Observations N° **192.2** Fédération Patrimoine-Environnement, **258.4, 339.2** Schneider Michèle, **402.6** mauffrey adrien, **417.3, 423.3** Geoffrey, **433, 460.3, 465.6, 511.4** Humbel Laure, **614.3, 641.3** Kenny, **650.2** Sandra Carole, **653.3** Michelle malora, **710.3, 725.5, 736.3, 737.2** Julien Richard, **755.2** Eric NATHANSON, **767.3, 786.3** Michel (et sa femme), **793.3** Marc, **810.1** Jaddaoui Jeremy, **881.2, 906.4, 1054.1** Gabriel, **1055, 1064.2, 1068, 1083.5, 1171.1, 1256.9** Bertrand Inès, **1310.5, 1326.3** Julia STORTI, **1409.23** Huglo Lepage Avocats, **1448.2** Méryl Pinque, **1465.1, 1605.1** FAGGIO Patricia, **1691.4** Prud homme Eric, **1708.3** Viktor Marchal, **1735.3** BRITTNER Philippe, **1746.12** Dupont, Camille, **1753.1** Michalak Isabelle, **1759.3** Jordy Catherine, **1783.3, 1825.4, 1836.1** LPO Moselle, **1842.2** TROTOT Stéphan, **1845.1** AMIUNES Daniela, **1908.3** ADILEE, **1914, 1939.2, 1942.2** Leonhardt, Luca, LL.M., **1961.6** Colomb Catherine, **2004.6** Koczorowski Jacqueline, **2052.3, 2057.9** Humbert, Aziza, **2063.2, 2092.2, 2093.3** Amandine Muller, **2100.4, 2109.6, 2132.9** Air Vigilance, **2136.3** Wahid, **2138.4** Seddik, **2164.1** Boucher Delphine, **2173.3** Babusiaux, Theodor Francis, **2196.1, 2197.6** Florange Avenir, **2226.1** Leguil Sophie, **2230.4, 2231.6** France Insoumise et Jeunes Insoumis de la Fensch Vallée, **2235.7** Vito Cestaro, **2237.2** Stephanie Cestar, **2255.6, 2259.3, 2289.2** :

Atteinte à la faune et à la flore.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet aura en effet des impacts résiduels sur la faune et la flore. Une étude spécifique a été conduite sur ce sujet (pièce K3 du dossier et pièce K6 s'agissant des cartographies). Concernant la démarche "Eviter Réduire Compenser", au stade de la déclaration d'utilité publique, 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. Ainsi, 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.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observations N° **9.2, 21.2** LUSSAC Régis, **29.6, 192.2** Fédération Patrimoine-Environnement, **387.4** Millett Michèle, **388.4** Millett Timothy, **1409.23** Huglo Lepage Avocats, **1746.12** Dupont, Camille, **1908.3** ADILEE, **2197.6** Florange Avenir, **2231.6** France Insoumise et Jeunes Insoumis de la Fensch Vallée, **2296.2** :

Atteinte au domaine de Bétange et à sa biodiversité remarquable avec 70 espèces d'oiseaux et 13 espèces de chauves-souris, toutes protégées. Certaines espèces rares y sont présentes, comme le Grand Rhinolophe, le Milan Royal ou le Murin de Bechstein.

- Observation N° **1409.23** Huglo Lepage Avocats :

Sur le plan environnemental, le domaine de Bétange est également exceptionnel : en effet, ce poumon vert de (65 hectares est situé dans une trame verte qui s'étend de la forêt domaniale de Florange jusqu'à la Moselle. Le site de Bétange s'inscrit ainsi dans une continuité écologique et fait partie d'un corridor écologique de grande ampleur d'une superficie de 450 hectares composé de la forêt domaniale de Florange (195 hectares), des forêts communales de Florange, Hayange et Thionville ainsi que de forêts privées. Il s'agit d'une vaste zone naturelle au coeur de la vallée sidérurgique très urbanisée de la Fensch. Ce corridor écologique est aussi un important réservoir de biodiversité.

Les études menées par la L.P.O. et par un cabinet indépendant (Production n° 3) dans le parc de Bétange et l'allée des Marronniers attestent de la présence d'une très grande richesse et variété d'espèces et notamment de plusieurs espèces protégées de chauves-souris, d'oiseaux et d'insectes. On retrouve aussi certaines espèces d'oiseaux, de chiroptères, de reptiles, d'amphibiens, de mammifères et d'invertébrés qui sont citées dans le dossier de concertation.

Ont ainsi été recensées :

- 13 espèces de chiroptères (toutes protégées) dont le Grand Rhinolophe et le Murin de Bechstein soit la moitié des espèces recensées en Lorraine. Il est à noter que 19 espèces de chauves-souris sont recensées sur le projet A31 bis. Il y a donc 68 % de ces espèces de chauves-souris présentes dans le domaine de Bétange.

- 70 espèces d'oiseaux, dont de nombreuses espèces protégées comme le Milan royal, le Milan noir, le Moyen duc et le Pic Mar ; il est à noter que 80 espèces d'oiseaux sont recensées sur le projet A31 bis. Il y a donc 88 % de ces espèces d'oiseaux présentes dans le domaine de Bétange.

- Une grande variété d'insectes a été identifiée dont le Thécla de l'Orme qui est prioritaire en Lorraine et noté priorité 1 sur la liste ZNIEFF.

Le parc de Bétange possède également, dans la continuité de la forêt domaniale, des zones humides qui sont des lieux de reproduction pour les batraciens et les reptiles.

Le rôle de réservoir de biodiversité du parc et de l'allée au sein de ce corridor écologique a été reconnu par plusieurs associations environnementales. Ainsi, le parc de Bétange et l'allée des Marronniers sont labellisées « Refuge pour les chauves-souris ». L'allée des Marronniers est labellisée "Refuge L.P.O." pour les oiseaux. Le parc et l'allée sont dotés de nichoirs à mésanges qui sont les prédatrices des chenilles processionnaires, de la pyrale du buis et de la mineuse du marronnier.

Il convient également de préciser que le 18 septembre 2021, les propriétaires du Château de Bétange, près de Florange, ont signé une Obligation Réelle Environnementale (ORE) avec la Ligue pour la protection des oiseaux (LPO), pour une durée de 99 ans. Ce contrat a pour objectif de préserver 156

marronniers formant une allée menant au château et les espèces protégées qui s'y trouvent, cette allée, longue de 650 mètres, sur 15 mètres de large, ayant été plantée en 1856, à l'initiative de Théodore de Gargan. On y trouve soixante-dix espèces d'oiseaux (dont le Milan royal et le Pic mar) et treize espèces de chauves-souris, la moitié des espèces recensées en Lorraine, toutes protégées.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les aménagements projetés n'interceptent pas le monument inscrit à l'inventaire complémentaire des monuments historiques (absence d'atteinte physique). Les emprises du monument ne sont donc pas touchées par le projet. De plus, l'aménagement d'une partie de la section neuve en tunnel, dont la tête nord est située au nord de l'allée des Marronniers, permet d'éviter tout impact sur cette dernière. Notamment, 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 marne argileuse imperméable à partir de 6 mètres de profondeur. Le projet n'impactera donc pas les Marronniers et leur système racinaire.

L'absence d'impact physique à l'allée des marronniers est abordée dans les réponses aux questions de la commission d'enquête partie D du présent mémoire. Par ailleurs, les incidences à la faune inventoriée sur le domaine de Bétange et l'allée des marronniers, objet d'une obligation réelle environnementale (ORE) avec la LPO, sont abordées en réponse aux contributions 5 et suivantes et à la contribution 2014 au sein de la présente partie.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observations N° **110.3, 614.3, 1256.9** Bertrand Inès, **1783.3, 2109.6, 2296.2** :

Ne pas priver les animaux et les oiseaux de leur habitat.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les impacts résiduels aux habitats ainsi que les compensations envisagées sont présentés dans l'étude d'impact (pièce E4) ainsi que dans l'étude milieux naturels (pièce K3). Tel que développé à plusieurs reprises au cours des réponses précédentes, les mesures de compensation préfigurées au stade de la déclaration d'utilité publique sont suffisantes pour assurer l'absence de perte nette de biodiversité. Ainsi, le projet ne prive pas la faune de ses habitats.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observations N° **1887.5** Valérie B. (+ pièce jointe dans le registre), **2238.8** du collectif Entrange :

Risque de rapprochement des animaux vers les habitations. Plus la surface du champ se réduit et plus les animaux se rapprochent des habitations (renard, chevreuil, sanglier, lièvre...). Quelles solutions sont prévues pour éviter que les animaux s'invitent dans nos jardins (ex : zone de compensation pour la faune suffisante) ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Plusieurs mesures sont prévues pour favoriser la continuité des milieux écologiques, et donc réduire le risque d'itinérance de la faune à travers des milieux urbanisés. D'une part, les habitats impactés seront compensés, d'autre part, plusieurs ouvrages de rétablissement de ces continuités écologiques sont prévus là ils sont aujourd'hui inexistantes. Ce choix participe à l'amélioration de l'insertion

environnementale de l'A31 qui présente aujourd'hui plusieurs lacunes sur ce plan dans sa configuration actuelle.

Le lecteur est invité à consulter la réponse produite par la maître d'ouvrage aux observations N° 7.3 Bonin Fabrice et suivantes, s'agissant des continuités écologiques.

- Observations N° **1746.12** Dupont, **1908.3** ADILEE, Camille, **2231.6** France Insoumise et Jeunes Insoumis de la Fensch Vallée, **2270.3** MOGUEN Céline (Lorraine Nature Environnement) :

Le projet impacte des espèces protégées comme le Sonneur à ventre jaune (vulnérable), le Cuivré des marais, ou encore des chauves-souris (ex. : Barbastelle d'Europe).

Réponse du maître d'ouvrage :

Concernant le Sonneur à ventre jaune, l'espèce n'a pas été relevée lors des inventaires de terrain, malgré une vigilance particulière dans les secteurs prioritaires de recherche, à savoir au niveau des boisements et des prairies humides, situés sur les côtes et dans les vallons, à l'ouest de l'A31, principalement vers la commune de Zoufftgen. Cette espèce est donc considérée absente de la zone d'études, même si plusieurs mesures comme la création de nouveaux habitats pourraient lui être favorable, en étant intéressante pour l'ensemble des espèces d'amphibien. C'est aussi le cas pour les mesures visant à éviter la colonisation des emprises de travaux par les amphibiens. Enfin, cette espèce est indiquée pour les sites MC n°1 et n°2 car, bien qu'elle n'ait pas été observée sur le site et qu'elle n'y soit pas pour le moment, sa présence potentielle ou future sur les sites ou à proximité est à prendre en compte.

Concernant le Cuivré des marais, un seul individu a été observé, et uniquement à Entringe sur la section sur laquelle l'A31 sera élargie sur place, dans un secteur moyennement favorable à sa reproduction, cette espèce étant inféodée aux milieux ouverts humides.

Un autre secteur a été identifié comme étant très favorable à la reproduction de cette espèce dans la zone d'étude des milieux naturels, à Zoufftgen, même si cette espèce n'y a pas été observée.

La présence du Cuivré des marais est donc très ponctuelle et localisée sur de très faibles surfaces.

À la suite de l'analyse bibliographique et aux inventaires de terrains réalisés, il est estimé qu'entre 0 et 5 couples de Cuivré des marais sont impactés et 0,1 ha d'habitats de reproduction de cette espèce seront détruits ou altérés.

Parmi les mesures qui seront mises en place, les mesures qui éviteront et réduiront le plus les impacts sur les Lépidoptères, et notamment le Cuivré des marais, sont les suivantes :

- Évitement des secteurs à enjeux ;
- Limitation des zones de travaux ;
- Adaptation de la période de travaux.

Du fait de la mise en place de ces mesures, l'impact résiduel de destruction/d'altération des habitats favorables aux Lépidoptères est considéré comme faible.

Des sites de compensation sont envisagés, au plus proche des zones impactées, afin notamment de convertir ces sites en prairies humides, qui constituent des habitats favorables au Cuivré des marais, ou de restaurer leurs fonctionnalités écologiques.

Ces sites représentent :

- 11,66 ha à Zoufftgen (site n°3) ;
- 7,80 ha à Zoufftgen (site n°4) ;
- 0,47 ha à Zoufftgen (site n°6) ;
- 0,53 ha à Entringe (site n°10). C'est sur ce site qu'a été observé le Cuivré des marais. Cet habitat doit donc être conservé, géré et amélioré pour cette espèce.
- 3,25 ha à Entringe et Thionville (site n°11).

Ainsi, 23,71 ha de milieux ouverts humides sont intégrés aux mesures de compensation, et permettront de créer ou restaurer des habitats favorables notamment au Cuivré des marais.

Concernant les chiroptères, 14 espèces ont été identifiées avec certitude grâce aux inventaires de terrain. Les secteurs à forts enjeux dans la zone d'étude sont évités par le projet (gîtes présents dans le Domaine de Bétange par exemple). La mesure de limitation/adaptation des emprises des travaux et/ou des zones d'accès et/ou des zones de circulation des engins de chantier (R1.1a) permettent de réduire au maximum les impacts sur les habitats dans les secteurs à forts enjeux pour les chiroptères (Thionville / Florange / Terville au lieu-dit : Grosse Henzel, Kleine Henzel et Bois de Terville ; Zoufftgen au lieu-dit : Bemmerlich ; Kanfen au lieu-dit : Homeschlock ; Thionville au lieu-dit : Bois de Thionville et la Tuilerie ; Richemont au lieu-dit : Fin d'en bas). Pour diminuer les impacts sur les populations de chiroptères en phase travaux, un dispositif de limitation des nuisances lumineuses envers la faune (R2.1k) sera mis en place. Avant chaque opération de travaux pouvant impacter un gîte potentiel, des mesures de contrôle seront effectuées afin de diminuer les impacts sur les individus : vérification des arbres à enjeux chiroptères et abattage adapté (R2.1k) et vérification des ouvrages d'art / bunker avant destruction ou aménagement (R2.1k). Ces travaux seront par ailleurs effectués à une période la moins sensible pour les chiroptères (septembre-octobre) avec l'adaptation de la période des travaux sur l'année (R3.1a) conformément à la réglementation.

De plus, des gîtes pour les chiroptères seront installés avec la mesure suivante « installation d'abris ou de gîtes artificiels pour la faune au droit du projet ou à proximité » (R2.2l). Afin de favoriser les déplacements d'individus et le maintien des populations en place dans la ZEMN et à proximité, une augmentation des passages à faune est prévue, tout comme une requalification des passages existants, ainsi que la mise en place de 2 écoducs ou passages à faune qui comprendront des ouvrages permettant le déplacement des chiroptères.

Les données utilisées pour produire cette réponse sont issues de l'étude d'impact concernant les milieux naturels (pièce K3 du dossier d'enquête publique).

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note. De nouveaux passages concernant les inventaires seraient intéressants en cas de demande d'autorisation environnementale

- Observation N° **1916.3** commune de Zoufftgen :

A noter que sur le cours d'eau BOLER, de sa source jusqu'en amont de l'A31, il y a une présence d'écrevisses autochtones.

Réponse du maître d'ouvrage :

De manière générale, les impacts au cours d'eau au droit de l'A31 sont faibles étant donné l'autoroute déjà existante. Des mesures de suivis doivent être préconisées afin d'évaluer la qualité des cours d'eau. S'agissant du Boler, l'enjeu a été qualifié de moyen à l'état initial et les impacts résiduels sont jugés faibles. Ces données sont disponibles partie 6.3.1.2.4.6 de l'étude d'impact (pièce E4). En effet, ni la bibliographie disponible, ni les inventaires de terrain n'ont permis de recenser cette espèce à proximité de l'A31. Les seules écrevisses recensées (hormis écrevisse américaine, étant invasive) sont les écrevisses à pieds blancs qui ont été repérées dans la Moselle. Pour rappel, les analyses bibliographiques reposent sur l'ensemble des données fournies par les services ou associations compétents, notamment l'OFB ou la fédération de pêche.

- Observation N° **2136.3** Wahid :

Atteinte structurelle aux continuités écologiques. Le dossier technique stipule que les infrastructures routières prévues feront office de freins écologiques infranchissables, maximisant la mortalité animale (roadkill) et coupant définitivement les corridors biologiques régionaux (Trames Vertes et Bleues).

Dossier Officiel : Pages 23 à 25, Page 24 Code de l'environnement : L371-1, L110-1.

Impacts critiques et directs sur les Amphibiens. Le secteur Florange-Terville est textuellement désigné comme « l'un des secteurs les plus riches en amphibiens ». Sont directement menacés de destruction d'habitats et de surmortalité routière : le Triton alpestre, le Triton palmé, la Grenouille rousse et la Grenouille verte.

Dossier Officiel : Page 27 Code de l'environnement : Art. L411-1.

Altération des biotopes d'Oiseaux protégés. Présence avérée d'espèces aviaires cibles : Martin-pêcheur d'Europe, Pic épeichette et Effraie des clochers. Le dossier reconnaît un enjeu qualifié de très fort pour la survie locale du Martin-pêcheur d'Europe.

Dossier Officiel : Page 27 Directive Oiseaux : 2009/147/CE.

Code de l'environnement : L411-1.

Destruction des habitats de Reptiles. Le tracé et les zones de travaux condamnent directement les populations locales et les niches écologiques de l'espèce protégée du Lézard des murailles.

Dossier Officiel : Page 27 Protection nationale de la faune.

Menaces sévères sur les Mammifères protégés. Recensement officiel d'espèces hautement sensibles : Écureuil roux, Hérisson d'Europe et Chat forestier. Le dossier technique retient explicitement un enjeu fort concernant le Chat forestier face au risque de fragmentation.

Dossier Officiel : Page 27 Code de l'environnement : Art. L411-1.

Perturbation acoustique et lumineuse des Chauves-souris. L'analyse environnementale met en exergue un enjeu fort pour les Pipistrelles communes. Les travaux et l'exploitation détruiront leurs couloirs de déplacement arborés et imposeront une pollution lumineuse et sonore toxique pour leur écholocation.

Dossier Officiel : Page 27 Protection stricte des chiroptères.

Réponse du maître d'ouvrage :

Cette observation s'appuie sur l'état initial de l'étude d'impact et omet la partie essentielle "impacts et mesures" de cette étude. Le tableau ci-après synthétise le niveau d'impacts résiduels sur les différents taxons mentionnés dans cette contribution. Il s'appuie sur les tableaux existants dans le dossier, qui sont davantage détaillés au sein de l'étude d'impact (pièce E4) et de l'étude Milieux naturels (pièce K3).

Cortège		Impacts résiduels			
		Destruction / altération d'habitats	Destruction d'individus	Perturbation d'espèces	Fragmentation des continuums écologiques
Amphibiens		Moyen	Faible	Très faible	Très faible
Reptiles		Faible	Faible	Très faible	Très faible
Mammifères terrestres		Très faible	Très faible	Très faible	Très faible
Chiroptères		Moyen	Faible	Très faible	Très faible
Avifaune en période internuptiale	Période hivernale	Faible	Faible	Très faible	Nul
	Période migratoire	Très faible	Faible	Nul	Nul
Avifaune nicheuse	Milieux ouverts	Très faible	Faible	Très faible	Nul
	Milieux semi-ouverts	Moyen	Faible	Très faible	Très faible
	Milieux boisés	Moyen	Faible	Très faible	Très faible
	Milieux anthropiques	Nul	Faible	Nul	Nul

	Milieux humides	Très faible	Faible	Faible	Nul

Au-delà des impacts résiduels, tel que développé dans la réponse aux contributions 7.3 et suivante ci-dessus, le projet vient au contraire favoriser les continuités écologiques avec l'aménagement de plusieurs ouvrages (passages inférieurs et supérieurs) en guise de compensation. Si le tableau précédent affiche un impact résiduel très faible voire nul, ces ouvrages permettent d'assurer une incidence positive du projet en termes de continuités écologiques.

2138.4 Seddik :

Secteur Nord : Les pressions liées à l'agriculture intensive dégradent fortement les milieux aquatiques et les ripisylves (See, Fensch, Orne, Krebsbach). La fragmentation des massifs forestiers, aggravée par l'élargissement des voies ou la création de nouveaux tracés, menace directement l'habitat d'espèces protégées comme le Pic mar (Directive Oiseaux).

Secteur Centre : L'autoroute coupe de plein fouet les corridors écologiques Est-Ouest et fragmente plusieurs grands massifs forestiers (forêts domaniales de Facq, de Juré et des Six-Cantons). Le secteur accueille également des espèces à fort enjeu écologique, comme le Sonneur à ventre jaune.

DOSSIER OFFICIEL : PAGES 91, 142 ET 239.

Réponse du maître d'ouvrage :

Cette observation s'appuie sur l'état initial de l'étude d'impact et omet le chapitre essentiel "impacts et mesures" de cette étude. La fragmentation des milieux ou la destruction d'habitats sont évitées, réduites et compensées. Ces éléments sont largement développés au sein des réponses précédentes.

Enfin, il convient de souligner que le secteur Centre du projet A31bis consiste en l'élargissement de l'A31 entre Metz et Nancy sur le terre-plein central, et donc au sein des emprises actuelles de l'A31. Si les impacts de ce secteur sur les corridors écologiques seront présentés lors d'une prochaine enquête publique, il semble discutable de soutenir que ce projet fragmente plusieurs grands massifs forestiers alors que l'autoroute existe déjà et que le projet consistera justement en sa mise aux normes et sa modernisation afin d'améliorer son insertion environnementale.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

II.2 Thème MOBILITES

II.2.1 Trafic

- Observations N° **4.2, 13.2, 29.3, 68.1** N. SCHWARTZ, **73.1, 76.2, 77.1 et 77.3** L. JACOBELLI, **84.2** C. RIBAGER, **89.1, 93.2, 107, 127.3, 148.1, 154.2, 168.5, 183.2, 242.1, 257.3, 299.2** N. DUMONT, **325.2, 328.6, 334.1** M. BUYER, **345.1, 374.3** D.AYMER, **376.5** E. NASSEKH, **379.4** B MOREAU, **387.2** M.MILLET, **387.2** T.MILLET, **432.1, 512.1** N.LAURENT, **525.2** S.ROBERT, **538.3, 544** P.PROU, **559.1, 623, 628.1, 657.2** Thierry Laurent, **671.2** M. BORREGO, **676.2, 679.2** C. CARBON, **684.3, 688.5, 689.2, 691.2, 712.3** M. DURAN, **720.3, 734.2, 752.2** C. MAX, **762.2** C. DUBIEF, **795.2, 842, 845.2, 852.1, 900.2, 909.2, 922.6, 994.2, 1071.2** L. BIDINGER, **1095.3** P. BROGNIART, **1138.1** C. LEDUC, **1158.1** C. LEDUC (union de la gauche et des écologistes de Metz), **1198.4** A. GONDAT, **1240.3, 1273.1, 1338.1** Antoine, **1381.7** Nathalie, **1409.11** B.HUGLO, **1410.2** X. DENORME, **1441. 6** C. NOEL, **1446.5** C. DUPONT, **1518.2, 1593.2, 1686.6,**

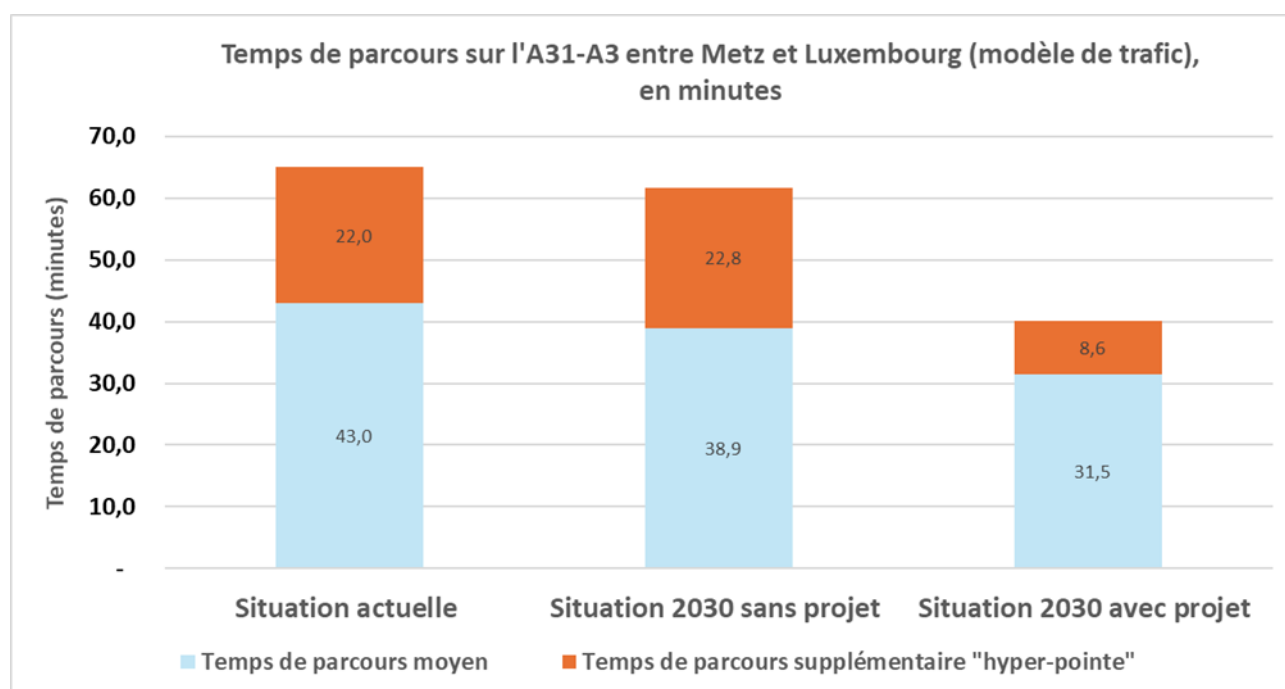
1817.2, 1826.2 J.VATIN, 1834.1 MICH, 1836.2 LPO Moselle, 1908.10 ADILEE, 1981.2, 1934.1, 1946.3, 1952.4, 1958.1, 1960.6, 1975.1 M. BUJON, 2007.9 M. PANOT, 2025.1 A. ROMANKO, 2033.1, 2061.1 A. HUMBERT, 2068.7 Céline, 2079.3, 2084.2 P. BEGA, 2086.2, 2103.2, 2109.3, 2183.1 A. HUGUIN, 2199.2, 2230.2, 2259.1, 2262, 2298.4 O. CHODRON :

Le gain de temps nul ou très limité (moins de 10 minutes) au regard de l'investissement à réaliser et des nuisances engendrées justifie pas l'utilité du projet.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet présente une rentabilité socio-économique élevée avec une valeur actualisée nette (VAN-SE) positive de 601 M€ sur la période 2030-2070. Les gains de temps et de fiabilité sont les principaux bénéfices collectifs, estimés globalement à 1 454 M€ (cf. §3.3.4 de la pièce F).

Les gains de temps du projet sont compris entre 25 et 35% du temps de trajet selon les modélisations de trafic présentées dans la pièce F (cf. §3.2.3 de la pièce F). Plus encore, au moment de "l'hyper-pointe", l'heure la plus congestionnée de la période de pointe du matin, les gains de temps sont de l'ordre de 30 minutes sur des trajets Richemont - frontière luxembourgeoise ou Metz – Croix de Gasperich. Enfin, le projet a comme effet de fiabiliser les temps de parcours, c'est-à-dire de diminuer très fortement leur variabilité (cf. §3.2.3.4 de la pièce F). En effet, le passage à 2x3 voies, la mise aux normes de l'infrastructure, ainsi que la mise en concession de l'A31 sur sa portion Nord vont permettre une diminution de l'accidentologie sur l'axe, ainsi que la mise en œuvre plus efficace d'éventuelles interventions nécessaires en cas d'incident. Enfin, l'exploitation de l'axe avec 3 voies permet de conserver un fonctionnement à 2 voies en cas d'incident ou balisage de l'exploitant pour une opération de maintenance ou travaux. Les temps de trajet maximaux se rapprochent des temps de trajet moyens, à l'inverse de la situation actuelle ou de la modélisation future sans projet (option de référence). Le projet permet ainsi une réduction de l'ordre de 80% des pertes de fiabilité, indépendamment des gains de temps de parcours.



Commentaire de la commission d'enquête

Prend note du rappel des chiffres en termes de rentabilité socio-économique et de gains de temps de parcours estimés.

- Observations N° **7.1** F. BONIN, **14.1** A.MOUBTASSIM, **39.1** M.DUMITRU, **51.2** N.SAMBUR, **57.1** P. JEAN, **58** F.CARON, **81.1**, **82.3** R. DAMIEN, **85.1** F. DUHAMEL, **87.1**, **95.1** A. GOLDVASSER, **98.3**, **103.1**, **111.1** R.GRUNENWALD, **115.1** C. WAHLER, **121.1**, **123** F.AUBRY, **124.7**, **125.3** E. ASCHBACHER, **128.1**, **129**, **135.1** L.MASSON, **136.10** Y. CRUNEL, **139.3**, **144.2**, **152.1**, **153.1** M.GUILBERT, **154.2**, **174.2** J.MOCELLIN, **194.3**, **197.2** A.SPINELLI, **201.1**, **202.1**, **204** M.FEUGA, **209**, **215.5** S.RICHERT, **224.2**, **225.5** N.CHAVANEL, **232**, **237.3** A.KUHM, **242.4**, **251.1**, **260.1**, **265.1** A.LOTT, **277.4**, **276.1**, **309.2** J. LARDÉ, **323.1**, **332.8** M. DUPIN, **335.1** D. DIDIER, **337.1** C.PRZYBYLSKI, **339.10** M. SCHNEIDER, **344.1**, **359.2**, **374.3** D.AYMER, **375.7**, **379.1** B Moreau, **382.2** F. ENGELMANN, **392.4** M.LEROY, **402.2** A. MAUFFREY, **403.1**, **405.1**, **405.6**, **407.2** J.MANGILI, **412.4**, **422.3** M. REMIGY, **430.1** A. WAGENHEIM, **438.3**, **465.1**, **473.1**, **495.1**, **512.1** N.LAURENT, **536.2** L.ABBARY, **537.2** A.TERR, **542.1** HENRY, **569.3**, **572** R. FERRARA, **580**, **584.2**, **591.5**, **596.3** S. FISLI, **638.2** A. MORHANGE, **661.3**, **672.1** L. VOGEL, **675.2**, **687.1**, **690.2**, **716** E. MARTIN, **718.1**, **735.1** Z. DUPRE, **743.1** R. DALLA, **744.1**, **751**, **761.1**, **779.4** Emilie, **787** F. GOLIN (asso AGIRR), **789.1** P. RIVAUD, **807.1** M. ROUZIES, **817.1**, **827.2**, **831.1**, **833.1** G. PEISIEU, **834**, **851.1** A. CHAUVIGNE, **855.2**, **876.1**, **877.1**, **885.1**, **890.1**, **891.1**, **929.1**, **955.1**, **958.1**, **967.2** R. RAU, **992.3**, **1045** K. GALIZIA, **1066.3** C. LARTILLOT, **1067.1** L. SCHOWING, **1072.1**, **1083.4**, **1089**, **1110.7**, **1138.1** C. LEDUC, **1139.1** B.TATON, **1146.1** F. GRANVEAUX, **1150.4** O. BOJENS, **1158.1** C. LEDUC (union de la gauche et des écologistes Metz), **1173.2** P. WERNAIN, **1198.4** A. GONDAT, **1212.1** Roger, **1222.2**, **1223** C. MULLER, **1271.2** O. TOSI, **1278.2**, **1295.1** V. CROSIO, **1303.1** S. SAVY, **1317.3** A. POOST, **1329.2**, **1333.1**, **1348** Chris O, **1354.2**, **1371.1**, Y. THOUVENEL, **1380.2**, **1396.2** M. VALENTIN, **1404.1**, **1409.11** B.HUGLO, **1414.3**, **1440.1** A. LEONARD, **1443.3** C. DELOURME, **1463**, **1475.1**, **1481.2**, **1484.3** D. MARCHETTI, **1515.1** D. BESNARD, **1517.2** F. TAIX, **1525.2**, **1526.1**, L. STIEVENARD, **1541.1** J. LE ROUX, **1557.2** N. NEIERTZ, **1583.1** B. MANIERE, **1584. 2**, **1589.3** P. BIGARE, **1591** F. GOLIN (AGIRR), **1598.2**, **1601.1**, **1606.2** L. DUMONTET, **1619.1** J. BERDAH, **1626.2** V. GARAS, **1644**, **1646.1**, **1667.2**, **1698.12** Association Les amis de la terre Moselle, **1703.1** J. DELAIRE, **1712.2** S. GEVAERT, **1722.1**, **1723.2** A. PICCININNO, **1724.2** M. CASULLI, **1731.2** P. BONIFACIO, **1733.1** B. MONTAGNE, **1763.6** A. CLAUDE, **1779**, **1796.1** J. JOLY, **1801** S. ESSLER, **1803** S. ESSLER, **1815** AGIRR-FNAUT Lorraine, **1831.1**, **1838.2** A. PALMIER, **1848.1**, **1850.1** R. HORNAIN, **1869.1** D. SPEDIACCI, **1817.2**, **1895.1** E. RITTER, **1900.1** A. HOTTON, **1937.1**, **1950.1**, **1953.1**, **1967.1**, **1988.1**, **1999.1** B. L'HUILLIER, **2000.1** V. BESNARD, **2002.2** Christine, **2021.1** J. D'ONOFRIO, **2029.1**, **2032** V. LEONARD, **2033.1**, **2046.1**, **2051.3**, **2056.2**, **2068.7** Céline, **2081.2** MT. VALENTIN, **2083.1**, **2090.2** JR. RIGAL, **2093.1** A. MULLER, **2095.1**, **2096.1** N. SCHMIDT, **2097.1** M. MARTINEZ, **2099.1** Isabelle B, **2124.4** Michèle, **2148.1**, **2154.2** B. FRAHLIA, **2156.2** Simon Floriane, **2159.1**, **2173.2** TF. BABUSIAUX, **2178.3** P. PANNIER, **2188.1** M. RICHARD, **2191.1**, **2193.3**, **2217.2** D. PONSAR, **2236.1**, **2239.3** AGIRR, **2241.1** Association coin de paradis, **2243.6** M. MUSCAT, **2250.2** E. D'ANELLO, **2255.4**, **2257.4** JJ. FAVERIEL, **2258.2** A. DELTOUR, **2262.3** N. WATZKY, **2302.3**, **2303.2** :

La saturation persistera, le trafic et la congestion risquent de s'accroître (plus l'offre routière augmente, plus le trafic s'accroît, et donc davantage de bouchons : effet « rebond » ou « aspirateur », péage dissuasif pour les automobilistes qui renonceront à emprunter l'autoroute ; l'autoroute du Luxembourg est totalement saturée et ne pourra pas absorber plus de trafic).

Réponse du maître d'ouvrage :

La modélisation prend en compte la dynamique transfrontalière spécifique du secteur et donc la croissance démographique déjà importante et continue depuis plusieurs années sur le territoire. Le maître d'ouvrage suit strictement les prévisions démographiques produites par l'INSEE ou le STATEC, éventuellement présentées par l'AGAPE (Agence d'urbanisme du Nord Lorrain) dont les travaux sont reconnus pour décrire cette dynamique.

La réduction de la congestion et l'amélioration de la fiabilité des temps de parcours pour les usagers actuels et futurs est l'un des objectifs du projet. Les modélisations de trafic montrent que le projet

atteint ses objectifs. De manière concrète, le projet autoroutier ne diminue pas la part modale des transports en commun (cars ou trains) pour les trajets transfrontaliers comme indiqué §3.2.1 de la pièce F (évaluation socio-économique).

De plus, les résultats des modélisations de trafic présentés §3.2.3.2 et §3.2.3.3 de la pièce F montrent que la performance du réseau autoroutier sera restaurée et que les seuils de saturation ne seront plus dépassés. Ces modélisations montrent également que la situation des voiries adjacentes sera améliorée, notamment en diminuant le trafic sur ces voiries lors des heures de pointe alors qu'elles sont saturées aujourd'hui.

Les résultats du modèle de trafic prennent bien en compte les effets d'évitement du péage. Les études de trafic, dont les résultats sont présentés sous forme cartographique dans la pièce F (§3.2.2) et qui tiennent compte de la mise en place d'un péage en option de projet, fournissent les estimations de variation du trafic sur les principaux axes du réseau secondaire entre la situation avec le projet A31bis et la situation sans le projet A31bis.

En période de pointe du matin (PPM, 05h-09h), en 2030, dans la situation avec le projet :

- -5% sur la RD1 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -5% à -10% sur la RD653 selon les sections, dans le sens de pointe ;
- -6% sur la RD58 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -5% sur la RD59 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -4% sur la RD16 dans le sens de pointe.

En période de pointe du soir (PPS, 15h-19h), en 2030, dans la situation avec le projet :

- -3% sur la RD1 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -4% sur la RD653 à la frontière, dans le sens de pointe ;
- -3% sur la RD58 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -2% sur la RD59 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -3% sur la RD16 dans le sens de pointe.

La période creuse correspond de fait aux périodes 00h-05h, 09h-15h, et 15h-24h (minuit).

Concernant les reports de trafic, le projet fait également significativement baisser le trafic sur les axes autoroutiers concurrents, dont :

- L'autoroute A31 en traversée de Thionville : 76 800 véhicules par jour (deux sens confondus) en 2030 sans le projet, contre 65 340 avec le projet, soit -11 500 véhicules par jour, ce qui constitue une baisse de -15% ;
- L'autoroute A30 à l'ouest de l'échangeur de Sainte-Agathe qui traverse des zones urbanisées : -10%.

En période creuse, les études montrent une recharge, modeste en nombre de véhicules, du réseau secondaire. Cette observation implique, lors de la phase de mise en concession, de rechercher à tirer les éventuels bénéfices d'une potentielle modulation du péage afin de limiter les reports de trafic. En effet, le code de la voirie routière autorise la modulation des tarifs de péage pour tenir compte de l'intensité du trafic, en fonction du moment de la journée, du jour de la semaine ou de la période de l'année, si elle est justifiée par un objectif de résorption de la congestion du trafic ou pour favoriser l'utilisation optimale de l'infrastructure.

Les résultats plus détaillés des études de trafic sont à retrouver au §3.2.2 de la pièce F (Effets du projet sur les niveaux de trafic).

Commentaire de la commission d'enquête

Prend note des prévisions de trafic mais reste dubitative sur la diminution, même faible, du report de circulation sur le réseau secondaire (RD).

- Observations N° **166.2** P. TARILLON, **792** Simone, **1551.2**, **1590** J. AUDOUIN, **1591** F. GOLIN (AGIRR), **1597.1**, **1717** X. GUTH, **1718.3** E. NICOLAS, **1735.1** P. BRITTNER, **1791.1**, **1869.1** D. SPEDIACCI, **1975.1** M. BUJON, **2026**, **2100.5**, **2154.2** B. FRAHLIA, **2159.1**, **2178.3** P. PANNIER, **2183.1** A. HUGUIN, **2197.2** Florange Avenir, **2213.2** A. PIERRON, **2252.3** :

Un projet routier anachronique, trop ancien et pensé dans un autre contexte.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le secteur Nord du projet A31bis a fait l'objet de dix années d'études et de concertation. Il s'inscrit pleinement dans la stratégie d'amélioration de l'ensemble des infrastructures de transport transfrontalière. La contribution déposée par le Grand-Duché de Luxembourg dans le cadre de l'enquête vient utilement le rappeler.

Avant cela, au début des années 2010, dans le contexte du Grenelle de l'environnement, l'État a abandonné le projet de construction d'une autoroute neuve parallèle à l'A31 du sud au nord de la Lorraine (projet A32). Le projet A31bis et son secteur Nord se concentre d'abord sur l'aménagement de l'infrastructure existante. Par ailleurs, alors que les premières variantes étudiées pour la section neuve prévue, présentait des tracés en surface, il est aujourd'hui acté d'aménager cette section en grande partie en tunnel profond. De même, non envisagées au début des études, des voies réservées aux transports en commun seront aménagées entre Thionville et la frontière, en continuité avec les aménagements prévus au Luxembourg.

Dès lors le projet A31bis est un projet élaboré pour répondre aux enjeux d'aujourd'hui et de demain, pleinement inscrit dans une stratégie globale, partagée avec le Luxembourg.

La stratégie multimodale dans laquelle s'insère le projet est présentée §2.2 de la pièce B. Cette stratégie a été élaborée après plusieurs années d'études et a fait l'objet d'un accord international franco-luxembourgeois en 2018. Cet accord a permis notamment d'acter :

- Les principes des aménagements ferroviaires à réaliser sur la ligne reliant les deux pays afin d'augmenter progressivement l'offre de places dans les trains lors des périodes de pointe de 8 000 places (pointe du matin et pointe du soir) et par sens en 2018 à plus de 22 000 à l'horizon 2030 ;
- La définition commune des besoins en matière de politique de covoiturage et de transports en commun routier transfrontalier ;
- L'élargissement à 2x3 voies des autoroutes A31 et A3 de part et d'autre de la frontière (voir la loi luxembourgeoise du 15 décembre 2017 relative à la mise à 2x3 voies de l'autoroute A3 au Luxembourg).

La coopération transfrontalière a ainsi permis de planifier de nombreuses opérations en matière de transports :

- Concernant les déplacements ferroviaires des voyageurs, l'objectif cible découlant de l'accord de coopération de 2018 est la circulation, à l'horizon 2030/35, de 8 trains TER, 1 train TGV et 1 train de marchandises (soit 10 sillons au total) par heure et par sens lors des périodes de pointe ;

- Concernant les transports collectifs routiers de voyageurs, le développement d'une offre importante de cars transfrontaliers est intégré aux opérations d'élargissement des autoroutes A31 et A3. Les aménagements autoroutiers sur A3 au Luxembourg et A31bis secteur Nord en France prévoient l'ajout d'une voie réservée pour les cars, sur la bande d'arrêt d'urgence, en plus de l'élargissement sur place, sur la section entre Thionville et le Luxembourg. Une réflexion est également en cours sur l'opportunité de dédier l'une des trois voies de circulation de cette section au covoiturage.

Les projets autoroutiers sur A3 au Luxembourg et A31bis secteur Nord en France s'inscrivent donc pleinement dans une démarche multimodale. La contribution déposée par le Gouvernement du Grand-Duché dans le cadre de la présente enquête vient rappeler exhaustivement ce contexte.

Ensuite, le scénario de renforcement significatif de la capacité ferroviaire transfrontalière et de l'ensemble des transports en commun, sans le projet A31bis, est présenté en détail dans le dossier d'enquête publique. Il s'agit du scénario dit de "Référence" de l'étude de trafic et de l'analyse socio-économique (pièce F). Le maître d'ouvrage a donc bien fait le choix de montrer l'effet de ces évolutions de l'offre de transports en commun, notamment après réalisation de l'ensemble des projets prévus dans le cadre de l'accord de coopération de 2018 avec le Luxembourg (§2.3 de la pièce F). L'analyse détaillée de ce scénario permet de montrer que, même avec ces projets ambitieux, mais sans le projet A31bis secteur Nord, les infrastructures de transport ne permettent pas de répondre aux besoins de mobilité et que la saturation de l'autoroute et des voiries adjacentes persiste.

Ainsi, dans le cadre du scénario de référence (cf. §2.4.3 de la pièce F), l'offre de transport en commun évolue de façon volontariste, avec :

- Une offre car forte et structurée autour de l'A31, avec une fréquence cumulée pouvant atteindre 23 cars/h sur l'autoroute pendant les heures de pointe. L'attractivité du car est toutefois très limitée par les temps de parcours, contraints par la congestion routière en l'absence d'aménagement dédié ;
- Une offre ferroviaire notable avec 8 trains/h en heure de pointe, en cohérence avec le protocole franco-luxembourgeois de 2018. L'attractivité du train, s'expliquant par des temps de parcours plus faibles que la voiture et fiables, le confort dans les rames du fait du choc d'offre et de rames plus capacitaires. L'attractivité est en revanche limitée par la diffusion sur le territoire limitée, en cohérence avec la structure du réseau ferroviaire, mais aussi par les difficultés de rabattement vers les gares.

Ces évolutions volontaristes d'offre permettent de faire gagner quatre points de part modale aux modes TC routiers et ferroviaires. Pour répondre à la demande quotidienne, il apparaît ainsi, comme en situation actuelle, une complémentarité des modes de transport, entre l'autoroute congestionnée, le train au maximum de son attractivité malgré le choc d'offre et les cars avec une offre très dynamique, mais aux temps de parcours dégradés durant les périodes de pointe du fait de la congestion sur autoroute. Un projet autoroutier apparaît alors comme pertinent à envisager, tant pour répondre à la demande routière, que pour l'attractivité des cars.

Les alternatives modales (train, car) sont donc indispensables, mais non des substituts suffisants pour répondre aux besoins de mobilité, notamment du fait de la croissance forte et continue de l'emploi au Luxembourg. De plus, les transports en commun ne répondent pas à l'ensemble des déplacements, non pas pour des questions de volume de déplacements, mais par manque de massification des flux. Ainsi, les flux en lien avec les petits bourgs nécessitent le recours à la voiture.

Commentaire de la commission d'enquête

Il est indispensable de poursuivre les efforts réalisés afin d'augmenter la part modale des transports en commun, qui reste relativement faible, et répondre aux enjeux de mobilité actuels et à venir.

- Observations N° **136.1** Y. CRUNEL, **220.3** P. BRUNEAU, **492.1**, **560.1**, **561.1**, **568.2**, **637.2** Cindy, **662.1**, **699.1**, **776** A. LUSTIG, **845.2**, **1162.3** F. GOLIN, **1293.1**, **1294.4** D. JODER, **1369.2**, **1409.3** B.HUGLO, **1529.1**, **1648.2** D. NOEL, **1653.3**, **1662.1** C. ALBERT, **1664.1** O. FRANTZ, **1665.1** JC. GONIZZI, **1680.1**, **1686.6**, **1700.2** J. LENZCEWSKI, **1728.2** M. MOURTON, **1730.3** AGIRR-FNAUT, **1768.1**, **1829.1**, **1834.1** MICH, **1836.2** LPO Moselle, **1840** E. MULLER, **1892.6** M. Mme SAGER, **1942.5** L. LEONHARDT, **1943.1**, **1962.1**, **1999.1** B. L'HUILLIER, **2156.2** Simon Floriane, **2019.2** C. SPEDER, **2033.1**, **2191.4**, **2238.5** R. DETRY, **2262.3** N. WATZKY, **2287.3** M. GUENDOUZI :

Encore plus de goulots d'étranglement à la jonction de l'emprise prévue avec les différents axes routiers, échangeurs et carrefours (A31 et l'A31bis, A30 et A31, A4 et A31...) et aux entrée/sortie du tunnel.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage souligne que la conception générale du projet et singulièrement celle des échangeurs est élaborée afin de réduire la congestion. Les résultats des modélisations de trafic (cf. §3.2.3.2 et §3.2.3.3 de la pièce F) montrent qu'aucune congestion n'est susceptible d'apparaître au droit des échangeurs contrairement aux allégations.

- Observations N° **53.1** T. ABRIAL, **166.2** P. TARILLON, **492.1**, **560.1**, **671.2** M. BORREGO, **685.2**, **687.1**, **692**, **713.2**, **760**, **775**, **1072.1**, **1082.3**, **1088**, **1414.3**, **1485.3**, **1506.1**, **1622**, **630.1**, **637.2** Cindy, **994.4**, **1989.2** D. RUSSO, **2197.2** Florange Avenir :

Les bouchons ne se forment qu'après Thionville/Florange : A31bis inutile, une 3^{ème} voie sur l'A31 actuelle suffit.

- Observations N° **176** T. SONDAG, **178.2** J. PENSO, **230**, **240.3**, **256.4**, **328.7**, **374.8** D.AYMER, **469.1**, **488** F. FILLIAT, **513.1**, **682.1**, **691.2**, **703.23**, **799.1**, **810.9** J. JADDAOUI, **811.2**, **1073**, **1167.2**, **1232.2** JM. NAUDY, **1282.1** L. JOYAU, **1410.2** X. DENORME, **1446.5** C. DUPONT, **1637.3**, **1879.1** C. GALLINARI, **1927.2**, **1932.2**, **2057.4** A. HUMBERT, **2061.1** A. HUMBERT, **2075.2**, **2095.1**, **2125.2** Q. DELATTRE :

Se limiter au réaménagement de l'infrastructure actuelle ou mettre en œuvre prioritairement le passage à 2 x 3 voies (Thionville-Luxembourg).

Réponse du maître d'ouvrage :

Les données de trafic de la situation actuelle (cf. §2.2.2.3.4 de la pièce F) ainsi que l'observatoire des congestions produit par la DIR Est, montrent que les congestions se développent depuis l'échangeur A31/A30 de Richemont et jusqu'à la frontière luxembourgeoise.

Les modélisations de trafic en 2030 et en 2050, dans un scénario sans projet A31bis secteur Nord (cf. §2.4.2.1.5 de la pièce F) montrent que cette situation va s'aggraver, même dans le contexte du développement très importants de l'offre de transport en commun. Ainsi, l'élargissement limité au Nord de Thionville, comme présenté lors des réunions publiques de l'enquête, ne permet pas de résorber la saturation du réseau et les congestions induites.

L'élargissement de l'A31 limité au nord de Thionville ne permet pas de répondre aux objectifs du projet. L'élargissement de l'A31 limité au nord de Thionville aurait pour effet d'accroître le trafic en traversée de Thionville (entre 5 000 et 10 000 véhicules par jour supplémentaires). En conséquence, la traversée de Thionville constituerait un goulet d'étranglement sur l'axe autoroutier transfrontalier.

Un tel élargissement limité au nord de Thionville ne permet donc pas de répondre aux objectifs du projet : le goulet d'étranglement ainsi constitué au droit de Thionville ne constitue pas une réponse à la saturation actuelle de l'A31, qui s'étend de l'échangeur A30/A31 de Richemont (au sud de Thionville) et la frontière luxembourgeoise (au nord de Thionville).

Par ailleurs, la saturation de la traversée de Thionville ne permet pas une réduction des nuisances pour les riverains de l'A31 en traversée de Thionville et des axes du réseau secondaire concurrents de l'A31. La desserte du territoire n'est pas améliorée, les points d'échanges n'étant pas modifiés, notamment vers les vallées de l'Orne et de la Fensch.

Enfin, un tel goulet d'étranglement ne permet pas l'aménagement d'un itinéraire de transit fiable et sécurisé pour préserver le développement économique du territoire, les trafics de transit et de desserte locale demeurant sur la même infrastructure, inchangée, en traversée de Thionville.

D'autre part, l'élargissement de l'A31 dans la traversée de Thionville présente de très fortes contraintes techniques et environnementales qui sont exposées §3.1.3.2 de la pièce B. De plus, l'aménagement sur place ne permettrait notamment pas de répondre aux objectifs du projet comme exposé §3.1.3.3 de la pièce B, puisqu'un tel aménagement ne constituerait pas une réponse adéquate à la saturation de l'A31 entre l'échangeur A30/A31 de Richemont et la frontière luxembourgeoise. Même élargie, la traversée continuerait d'accueillir d'importants trafics de transit et de desserte locale, et les mouvements de cisaillement au droit des nombreux échangeurs qui en résulteraient dégraderaient la performance globale de l'infrastructure et nuiraient à la sécurité routière. La séparation des trafics permise par le nouveau contournement répond à l'objectif d'aménagement d'un itinéraire de transit fiable et sécurisé pour préserver le développement économique du territoire.

L'aménagement sur place de la traversée ne permettrait pas non plus le réaménagement des échangeurs au nord et au sud du contournement, alors que ces travaux contribueraient à une meilleure desserte du territoire en permettant un accès direct à l'axe autoroutier transfrontalier pour les habitants et acteurs économiques des vallées de l'Orne et de la Fensch.

L'aménagement sur place de la traversée ne permettrait pas non plus de réduire les nuisances pour les riverains de l'A31 en traversée de Thionville (difficulté de mettre en place des mesures de protection à la source efficaces contre le bruit), ni des axes du réseau secondaire concurrents de l'A31. Dans le cadre du projet, la création du contournement ouest de Thionville, en tunnel, et le traitement de la traversée de Thionville, permettent une diminution de l'exposition au bruit et une amélioration de la qualité de l'air.

Ainsi, afin d'augmenter la capacité de l'autoroute A31 entre l'échangeur A30/A31 de Richemont et la frontière luxembourgeoise et pour offrir des conditions de circulation optimales sur l'ensemble de ce secteur, il s'est avéré nécessaire de prévoir une nouvelle section d'autoroute pour contourner Thionville.

La construction d'un nouveau tronçon autoroutier à deux fois deux voies a donc été envisagée pour la section comprise entre l'échangeur A30/A31 de Richemont et le nord de Thionville, afin de contourner Thionville, l'élargissement de l'infrastructure actuelle s'avérant impossible.

Avec ce nouveau tronçon, le contournement ouest de Thionville, une partie des flux de circulation sera donc détournée de l'actuelle A31 en traversée de Thionville. Le nouveau tronçon sera aménagé en tunnel au droit des zones habitées afin de ne pas soumettre la population de Florange aux nuisances de

la circulation. Le projet A31bis inclut également un traitement de la traversée de Thionville, avec interdiction de circulation pour les poids lourds en transit, abaissement de la vitesse limite à 90 km/h, et résorption des points noirs bruit au voisinage de l'autoroute existante.

Commentaire de la commission d'enquête

Prend bonne note de ces rappels concernant le projet A31bis.

- Observations N° **166.2** P. TARILLON, **438.3, 442.1, 846.2, 994.4, 1287.1** B. DUCHENE, **1317.3** A. POOST, **1321.3, 1591** F. GOLIN (AGIRR), **1676** E. FISCHER, **1698.12** Association Les amis de la terre Moselle, **1815** AGIRR-FNAUT Lorraine, **1887.8** V., **2143.1** V. CANALS, **2156.2** Simon Florian :

Les hypothèses d'évolution du trafic doivent être réévaluées/ne sont pas sûres (évolution du contexte démographique, économique, environnemental, évaluation trafic en 2020 en période de covid).

Réponse du maître d'ouvrage :

Les hypothèses d'évolution du trafic sont basées sur des 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). Par ailleurs, les effets de la crise COVID ont bien été pris en compte, ceci est détaillé §5.4 de la pièce F.

L'analyse des données sur les volumes de travailleurs frontaliers au Luxembourg ces dernières années confirme la forte croissance de la dynamique transfrontalière et valide les hypothèses utilisées dans le modèle de trafic : les évolutions du nombre de travailleurs frontaliers français au Luxembourg observées sur la période 2018-2024 font état d'un taux de croissance annuel moyen (TCAM) des transfrontaliers de 3.7%. Le TCAM des actifs frontaliers français appliqué dans l'étude d'A31bis, et basé sur le scénario 5 de l'AGAPE, est de +3.3%/an jusqu'en 2030, puis +1.9%/an jusqu'en 2050.

Par ailleurs, la croissance des emplois au Luxembourg projetée dans le modèle selon la tendance +2.15%/an entre 2018 et 2030 est également cohérente avec celle observée sur la période 2018-2024 (+2.4%/an).

Enfin, le risque concernant les hypothèses de trafic utilisées, inhérent à l'utilisation de tout modèle prospectif de trafic, a bien été pris en considération et a fait l'objet d'un test de sensibilité, détaillé dans l'analyse socio-économique (cf. §3.3.6 de la pièce F).

- Observations N° **442.1, 469.1, 470.2, 518.1** H.LABESSE, **559.1, 585.3** A. WEBER, **595.3, 749.2** Jesus g, **1068.1, 1620.1** :

Capacité actuelle suffisante et moins de déplacements à l'avenir donc moins de saturation (projet inutile).

Réponse du maître d'ouvrage :

Les données de trafic de la situation actuelle (cf. §2.2.2.3.4 de la pièce F) ainsi que l'observatoire des congestions produit par la DIR Est, montrent que les congestions se développent depuis l'échangeur A31/A30 de Richemont et jusqu'à la frontière luxembourgeoise. De plus, les modélisations de trafic en 2030 et en 2050, dans un scénario sans projet (parties 2.4.2.1.5 de la pièce F) montre que cette situation va s'aggraver, même dans le contexte du développement très importants de l'offre de transport en commun. Le projet A31bis secteur Nord constitue une réponse à cette saturation.

- Observations N° **5.5 T. BOVIS, 9.4, 2057.4 A. HUMBERT :**

La nouvelle usine à hydrogène de Bétange engendrera un apport de véhicules.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet de nouvelle usine d'hydrogène (H2V) sur les zones portuaires au sud de Thionville et plus généralement le développement des zones logistiques ou économiques, est bien pris en compte dans les modélisations de trafic. Les hypothèses de croissance du trafic présentées par les porteurs de ce projet ont été intégrés dans les modélisations produites (cf. Recensement des projets, §5.6 de la pièce F).

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observations N° **21.3 R. LUSSAC T. ABRIAL, 44.1 L.SOSIN, 44.3 L.SOSIN, 51.2, 52.1 N.SAMBUR, 53.1 T. ABRIAL, 60.3 K.MICHEL, 65.2 G.PAUL, 67.2, 69.1, 71.3 A. BRIDET, 77.5 L. JACOBELLI, 79.4, 91.3, 133.2, 138.2, 148.1, 159.2, 166.2 P. TARILLON, 169.1, 220.6 P.BRUNEAU, 225.5 N.CHAVANEL, 228.2 C.BOUULLAULT, 281.2, 298.3, 355.2, 368.2 S.TANTINI, 370.2, 382.2 F. ENGELMANN, 419.3 Alvaro, 420.2 H.DELISSE, 422.3 M. REMIGY, 427.2 L.SCHWEITER, 428.1, 436.2, 437.2, 454.1, 465.1, 470.2, 475.2 S. LASKY, 493.2 S.EHRET, 506.3 REMY, 536.2 L.ABBARY, 538.3, 547.2, 569.4, 581.2 V. STELLA, 583.2, 644, 674.2 L. BELINI, 677.2, 679.2 C. CARBON, 691.2, 693.3, 713.2, 716 E. MARTIN, 734.2, 752.2 C. MAX, 754.1 E. PARADEIS, 759.2 Z. SOUDANI, 763.2, 765.1, 784.2, 789.1 P. RIVAUD, 803.2 F. THERY, 805.2, 808.2, 813.3, 814.2, 878.1 Thomas, 900.2, 923.2, 934.2, 941.2, 950.1, 958.1, 964.2 V.SCHWEITZER, 965.2 V.SCHWEITZER, 967.2 R. RAU, 983.3, 985.1, 1027.3, 1070.5 G. ZMYSLOWSKI, 1083.2, 1110.2, 1156.2, 1141.1 M. GRILLO, 1173.2 P. WERNAIN, 1187.1 R. RAU, 1207.3, 1222.2, 1231.2 C. FELLER, 1259.4 C. RECKEL (gouvernement du Grand-Duché du Luxembourg), 1273.1, 1287.1 B. DUCHENE, 1297.1, 1298.2, 1317.3 A. POOST, 1338.1 Antoine, 1378.4 S. DUROC, 1409.3 B.HUGLO, 1410.2 X. DENORME, 1419.1 Mme et M. DETRY, 1420.2 Mme BECK, 1446.5 C. DUPONT, 1486.1 P. KLEFFERT, 1487.2 Edmond, 1517.2 F. TAIX, 1618, 1637.3, 1686.6, 1718.3 E. NICOLAS, 1728.2 M. MOURTON, 1749.2, 1763.6 A. CLAUDE, 1790.2, 1826.2 J. VATIN, 1829.1, 1831.1, 1834.1 MICH, 1835.3 S. BIEBER, 1840 E. MULLER, 1874.1 Jean-Louis, 1877.1 G. RICHARD, 1880.1 A. PLANTEY, 1889.4 N. STEPANIK, 1892.6 M. Mme SAGER, 1894.1 J. ROS, 1895.1 E. RITTER, 1901.2 C. HAGEN (adjoite au maire d'Entringe), 1904.2, 1910.2 J. DEIDDA, 1917.6 mairie Illange, 1923.2, 1925.2, 1928.2, 1940.1 JF. LATTWEIN, 1946.3, 1956.2 JP. ARNOULD, 1957.2, 2015.2, 2019.2 C. SPEDER, 2024.6 X. PHILIPPE, 2033.1, 2042.2, 2048.1, 2068.7 Céline, 2110.1 Collectif NON à l'A31bis, 2144.2 D. FROMEYER, 2156.2 Simon Floriane, 2195.1, 2222 M. GHIBAUDO, 2227.1 W. SEDDIK, 2231.3 France insoumise, 2235.2 V. CESTARO, 2237.3 S. CESTARO, 2244.2 Laura, 2248.5 JF. SECONDE, 2276.1 D. MULLER, 2278.4 F. GASPARRINI, 2291.1 M. VALETTE :**

Le péage aggravera le report de trafic vers d'autres routes déjà saturées et en particulier le réseau secondaire, les traversées des communes, l'A30 et l'A4).

Réponse du maître d'ouvrage :

Le report de trafic depuis les axes secondaires vers l'autoroute A31 est, au contraire, un des objectifs du projet. Les résultats du modèle de trafic prennent en compte les effets d'évitement du péage. Les études de trafic, dont les résultats sont présentés sous forme cartographique dans la pièce F (§3.2.2) et qui tiennent compte de la mise en place d'un péage en option de projet, fournissent les estimations de variation du trafic sur les principaux axes du réseau secondaire entre la situation avec le projet A31bis et la situation sans le projet A31bis.

En période de pointe du matin (PPM, 05h-09h), en 2030, dans la situation avec le projet :

- -5% sur la RD1 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -5% à -10% sur la RD653 selon les sections, dans le sens de pointe ;
- -6% sur la RD58 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -5% sur la RD59 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -4% sur la RD16 dans le sens de pointe.

En période de pointe du soir (PPS, 15h-19h), en 2030, dans la situation avec le projet :

- -3% sur la RD1 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -4% sur la RD653 à la frontière, dans le sens de pointe ;
- -3% sur la RD58 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -2% sur la RD59 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -3% sur la RD16 dans le sens de pointe.

Concernant les axes autoroutiers, dimensionnés pour accueillir un trafic important, les modélisations de trafic montrent justement une augmentation du trafic sur l'A31 dans le futur, du fait de ce report. Les modélisations montrent également que la mise en service du projet pourrait induire, selon leur itinéraire final, un léger report de trafic des poids lourds vers l'A30, qui est également un axe de transit important. Les autoroutes A31, A30 et A4 ont justement pour vocation d'accueillir le trafic de transit des poids lourds. Notons que l'A30 fait partie des sections du réseau routier national mises à disposition de la Région Grand Est depuis le 1er janvier 2025, en vertu d'une expérimentation permise par la loi du 21 février 2022 dite 3DS (notamment son article 40). Dans ce cadre, la Région souhaite mettre en œuvre une écocontribution poids lourds afin de disposer de ressources nouvelles pour améliorer encore cet axe.

Commentaire de la commission d'enquête

Prend note des prévisions de trafic mais reste dubitative sur la diminution, même faible, du report de circulation sur le réseau secondaire.

- Observations N° **136.10** Y. CRUNEL, **801.2**, **1103** M. RASS, **1680.1**, **2197.2** Florange Avenir :
Le projet n'a qu'un objectif : diminuer le trafic dans Thionville.

Réponse du maître d'ouvrage :

La diminution du trafic et de ses impacts est l'un des objectifs du projet. Plus généralement, les objectifs du projet sont rappelés §2.4 de la pièce B.

Les propositions ou recommandations d'aménagements routiers ou de régulation du trafic

- **1.3** F. ESSOMBA, **53.1** T. TABRIAL, **76.2**, **214.1** A. DOUR, **438.3**, **486.2**, **542.8** HENRY, **809.8** S. LANGLAIS, **964.2** V. SCHWEITZER, **965.2** V. SCHWEITZER, **1049.4** M. COSTA, **1070.5** G. ZMYSLOWSKI, **1259.1** C. RECKEL (gouvernement du Grand-Duché du Luxembourg), **1266.4** A. DALLEM, **1360.3** F. LOUIS, **1446.5** C. DUPONT, **1485.3**, **1908.10** ADILEE : régulation du trafic notamment par un ajustement de la vitesse selon les tronçons et les horaires.

Réponse du maître d'ouvrage :

La régulation dynamique des vitesses est déjà appliquée sur l'ensemble de la section de l'autoroute entre l'échangeur de Richemont et la frontière Luxembourgeoise. Elle a vocation à être conservée. Les vitesses de circulation sur la section neuve (contournement ouest de Thionville) feront également l'objet d'une régulation dynamique.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- **4.4, 27.4, 77.8** M L. Jacobelli, **128, 129.1, 154.2, 232, 552** D. PAQUIN, **438.2, 851.1** A. CHAUVIGNE, **983.3, 1259.1** C. RECKEL (gouvernement du Grand-Duché du Luxembourg), **1644, 1730.3** AGIRR-FNAUT, **1817.2, 1840** E. MULLER, **2022.8** E. DUVUVIERS, **2096.1** N. SCHMIDT, **2188.1** M. RICHARD, **2283.2** : voies réservées (ex. bus, covoiturage).

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet prévoit bien l'aménagement de voies réservées pour les transports en commun, sur l'espace habituel de la bande d'arrêt d'urgence, entre Thionville et la frontière luxembourgeoise (cf. §4.1 de la pièce B). Celles-ci, grâce à la fiabilisation des temps de parcours permise par le projet A31bis secteur Nord, permettent de projeter un développement volontariste des cars express avec des hypothèses de près de 35 liaisons à chaque heure de pointe entre la France et le Luxembourg, soit des cars express toutes les 1 minutes 40 en moyenne à ces périodes de pointe, contre 23 cars/heure en heure de pointe en situation de référence, soit une fréquence renforcée de +50% dans le sens de la pointe le matin et le soir. En effet, l'aménagement des voies réservées n'est permis que par le projet A31bis, qui comprend notamment l'élargissement à 2x3 voies au nord de Thionville, la réalisation du contournement ouest de Thionville en tunnel profond, et le traitement de l'autoroute A31 actuelle en traversée de Thionville.

De plus, conformément à la décision ministérielle du 5 janvier 2024, le maître d'ouvrage étudie, conjointement avec le Luxembourg, l'affectation de l'une des voies de circulation au covoiturage. Les premiers résultats de ces études sont présentés dans la partie 4.1.1.1 de la pièce B.

Commentaire de la commission d'enquête

Les voies réservées devraient participer à encourager le transport collectif et le covoiturage, et augmenter leur fiabilité.

- **18.2** N.BECART, **1567.1** : prendre des mesures en faveur d'une meilleure utilisation des voies.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage ne dispose pas suffisamment de précision pour répondre à cette observation. Une utilisation optimale des voies sera bien entendu encouragée et visée. Comme spécifié ci-dessus, l'aménagement sur place de l'autoroute A31 entre le nord de Thionville et le Luxembourg permet la mise en place du voie réservée aux transports en commun. De plus, conformément à la décision ministérielle du 5 janvier 2024, le maître d'ouvrage étudie, conjointement avec le Luxembourg, l'affectation de l'une des voies de circulation au covoiturage. Les premiers résultats de ces études sont présentés dans la partie 4.1.1.1 de la pièce B.

- **1040** : aménagement d'un terre-plein central amovible/barrières pour moduler nombre de voies.

Réponse du maître d'ouvrage :

Cette observation a fait l'objet d'une réponse complète dans la partie §C Propositions du public du présent mémoire en réponse.

- **625.3, 918.4, 1344, 1349.2** A.COMBADAU : réaménagement ou meilleur entretien de l'infrastructure et des autres routes.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet A31bis vise notamment le réaménagement de certaines sections des autoroutes A30 et A31. L'entretien de ces routes sera assuré par le concessionnaire, selon ses obligations contractuelles, financé par le péage perçu auprès des usagers de l'autoroute.

Plus généralement, la Région Grand Est est gestionnaire d'une partie du réseau routier national dans la région depuis le 1er janvier 2025, en vertu d'une expérimentation permise par la loi du 21 février 2022 dite 3DS (notamment son article 40, cf. §2.8 de la pièce B), dont les autoroutes A30 et A31. Dans ce cadre, la Région souhaite mettre en œuvre une écocontribution poids lourds afin de disposer de ressources nouvelles améliorer l'entretien des infrastructures. Cette amélioration est d'ailleurs déjà en œuvre, le budget d'entretien des chaussées a doublé en 2025 par rapport à 2024 pour permettre d'améliorer la performance du réseau.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- **397.1** : privilégier une voirie en surface et non un tunnel.

Réponse du maître d'ouvrage :

La partie 3 de la pièce B rappelle les études réalisées concernant le projet ainsi que les décisions antérieures prises par le gouvernement après des phases de concertation publique et en parallèle des réunions constantes du comité de pilotage dans le cadre de la concertation continue garantie par la Commission nationale du débat public. Cette partie présente également la justification du choix du projet. Notamment, si des options de tracé intégralement en surface, concernant la section neuve de contournement de Thionville, ont été étudiées, elles ont été rejetées lors des différentes étapes et décisions depuis 2015.

Concernant le fuseau F4, le public et les acteurs du territoire se sont mobilisés pour l'étude et le choix de l'aménagement d'un tunnel profond, plutôt qu'un tracé en surface, voire en tranchée couverte. La proposition de cette observation n'est donc pas envisagée.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- **18.2** N.BECART, **95.1** A. GOLDVASSER, **205.3**, **238.2**, **552** D. PAQUIN, **776** A. LUSTIG, **822.2**, **909.2**, **1256.3** I. BERTRAND, **1349.2** A.COMBADAIO, **1567.1**, **2033.12**, **2191.1** : amélioration du comportement des automobilistes/faire respecter le code de la route.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage s'engage à poursuivre sa politique constante de promotion de la sécurité routière. Les contrôles des forces de l'ordre sont fréquents, comme sur l'ensemble du territoire national, pour faire respecter le code de la route.

Commentaire de la commission d'enquête

Prend acte.

- **1259.4** C. RECKEL (gouvernement du Grand-Duché du Luxembourg) : coordonner les travaux (et les calendriers y afférents) et harmoniser les aménagements réalisés en France et au Luxembourg.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage s'engage à poursuivre sa collaboration constante avec le Grand-Duché de Luxembourg, notamment dans le cadre des groupes de travail de la Conférence intergouvernementale franco-luxembourgeoise, qui se réunissent plusieurs fois par an. Les calendriers de travaux ainsi que les solutions de substitution continueront à être élaborés de manière concertée, à l'instar des aménagements sur le réseau ferroviaire (exploitation estivale commune d'un réseau de cars transfrontaliers de substitution lorsque la ligne ferroviaire est coupée pour travaux).

La configuration générale de la voirie de part et d'autre de la frontière a déjà fait l'objet d'une harmonisation (élargissement à 2x3 voies et aménagement d'une bande d'arrêt d'urgence élargie pour permettre le parcours des transports en commun, cf. §4 de la pièce B). La France et le Luxembourg réalisent conjointement une étude pour analyser l'affectation dynamique d'une des trois futures voies de circulation au covoiturage (à l'instar de l'expérimentation sur une courte section au Luxembourg actuellement).

Commentaire de la commission d'enquête

Prend note de l'engagement du maître d'ouvrage.

Demandes

- **1235 S. KUHN (PDG thyssenkrupp), 1963.3** commune de Florange : au sein de la zone d'activités Ste AGATHE, conserver l'accès à l'impasse Carnot depuis la rue du Ruisseau, attention au report de circulation sur la rue Lavoisier, ne pas entraver l'accès et la circulation des camions de livraison, conserver l'accès à l'ouest de la zone (vers Fameck).

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage s'engage à conserver l'accès à l'impasse Carnot depuis la rue du Ruisseau, notamment afin qu'un itinéraire d'accès aux entreprises de la zone d'activités Sainte-Agathe soit maintenu en dehors du réseau privé de l'entreprise. Cet accès apparaît bien sur le plan de réaménagement de la zone d'activités comme le souligne cette contribution. De même l'accès à l'ouest de la zone sera conservé.

De manière générale :

- **Le maître d'ouvrage souligne s'être engagé, dans le présent mémoire, à retenir une variante alternative à celle proposée dans le dossier,** concernant l'aménagement du futur échangeur de raccordement de l'A30 et de la section neuve, contournement ouest de Thionville, prévue dans le cadre du projet A31bis. Cet engagement permettra de limiter significativement les impacts sur les entreprises de la zone de Sainte-Agathe et sur les réseaux existants.
- **Le maître d'ouvrage s'engage à poursuivre le dialogue avec les entreprises de la zone Sainte-Agathe et à rencontrer l'entreprise autrice de la contribution dès que possible, comme l'ensemble des autres entreprises, afin de leur assurer une visibilité optimale.**

Commentaire de la commission d'enquête

Prend acte des engagements du maître d'ouvrage qui permettent d'envisager une évolution du projet réduisant significativement les impacts sur la zone d'activités Sainte Agathe.

- **1411.7 F. LACOUR** : le projet doit viser à réduire considérablement les flux routiers et non à favoriser une augmentation des véhicules en circulation.

- **2189.2 G. PISTILLI** : il faut réduire le trafic (et ne pas réaliser le projet).

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet ne vise pas l'augmentation des véhicules en circulation, mais seulement à accompagner une dynamique existante, notamment du fait de la hausse importante et continue de l'emploi au Luxembourg. Au contraire, la réduction de la congestion et l'amélioration de la fiabilité des temps de parcours pour les usagers actuels et futurs est l'un des objectifs du projet. Les modélisations de trafic montrent que le projet atteint ses objectifs. De manière concrète, le projet autoroutier ne diminue pas la part modale des transports en commun (cars ou trains) pour les trajets transfrontaliers comme indiqué §3.2.1 de la pièce F (évaluation socio-économique).

De plus, comme présenté en détail dans les parties B II.2.4 et B II.2.3 et C du présent mémoire en réponse, l'État et les collectivités locales mènent de nombreuses actions pour réduire la demande de déplacement et stimuler le report modal vers les modes de déplacement collectifs, en renforçant significativement la ligne ferroviaire et le réseau des cars transfrontaliers. Le projet intègre, à ce titre, la création de voies réservées aux transports en commun afin de permettre le développement des cars express transfrontaliers. Celles-ci, grâce à la fiabilisation des temps de parcours permise par le projet A31bis secteur Nord, permettent de projeter un développement volontariste des cars express avec des hypothèses de près de 35 liaisons à chaque heure de pointe entre la France et le Luxembourg, soit des cars express toutes les 1 minutes 40 en moyenne à ces périodes de pointe, contre 23 cars/heure en heure de pointe en situation de référence, soit une fréquence renforcée de +50% dans le sens de la pointe le matin et le soir.

Commentaire de la commission d'enquête

Pris note.

- **1909.2** Territoire Mobilités Moselle Nord : analyser de manière approfondie l'aménagement de l'échangeur de Richemont qui semble présenter une fragilité pour cet ouvrage (sécurité, pérennité).

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage s'engage à avoir une vigilance particulière concernant cet ouvrage lors des phases d'études détaillées et de réalisation.

Commentaire de la commission d'enquête

Prend acte de l'engagement du maître d'ouvrage.

- **1917.7** mairie d'Illange : prendre en compte l'apport de de trafic (poids lourds en particulier) par la plateforme Europort et la création d'un éventuel nouveau barreau de desserte.

Réponse du maître d'ouvrage :

Cette contribution est favorable au projet. Cette question a fait l'objet d'une réponse complète dans la partie §D des Questions de la commission d'enquête du présent mémoire en réponse.

- **2024.6 X. PHILIPPE** : évaluer précisément l'impact sur le réseau secondaire du passage à une autoroute payante, modularité des tarifs (incitation à prendre l'A31bis) et non pas le réseau secondaire.

Réponse du maître d'ouvrage :

Cette analyse a été précisément faite dans le cadre des études du projet. Elle est au cœur de l'évaluation socio-économique du projet (pièce F du dossier). L'évolution du trafic par axe est présentée dans la partie 3.2.2.2 de la pièce F.

Les résultats du modèle de trafic prennent en compte les effets d'évitement du péage. Les études de trafic, dont les résultats sont présentés sous forme cartographique dans la pièce F (§3.2.2) et qui tiennent compte de la mise en place d'un péage en option de projet, fournissent les estimations de variation du trafic sur les principaux axes du réseau secondaire entre la situation avec le projet A31bis et la situation sans le projet A31bis.

En période de pointe du matin (PPM, 05h-09h), en 2030, dans la situation avec le projet :

- -5% sur la RD1 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -5% à -10% sur la RD653 selon les sections, dans le sens de pointe ;
- -6% sur la RD58 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -5% sur la RD59 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -4% sur la RD16 dans le sens de pointe.

En période de pointe du soir (PPS, 15h-19h), en 2030, dans la situation avec le projet :

- -3% sur la RD1 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -4% sur la RD653 à la frontière, dans le sens de pointe ;
- -3% sur la RD58 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -2% sur la RD59 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -3% sur la RD16 dans le sens de pointe.

La période creuse correspond de fait aux périodes 00h-05h, 09h-15h, et 15h-24h (minuit).

Concernant les reports de trafic, le projet fait également significativement baisser le trafic sur les axes autoroutiers concurrents, dont :

- L'autoroute A31 en traversée de Thionville : 76 800 véhicules par jour (deux sens confondus) en 2030 sans le projet, contre 65 340 avec le projet, soit -11 500 véhicules par jour, ce qui constitue une baisse de -15% ;
- L'autoroute A30 à l'ouest de l'échangeur de Sainte-Agathe qui traverse des zones urbanisées : -10%.

En période creuse, les études montrent une recharge, modeste en nombre de véhicules, du réseau secondaire. Cette observation implique, lors de la phase de mise en concession, de rechercher à tirer les éventuels bénéfices d'une potentielle modulation du péage afin de limiter les reports de trafic. En effet, le code de la voirie routière autorise la modulation des tarifs de péage pour tenir compte de l'intensité du trafic, en fonction du moment de la journée, du jour de la semaine ou de la période de l'année, si elle est justifiée par un objectif de résorption de la congestion du trafic ou pour favoriser l'utilisation optimale de l'infrastructure.

Les résultats plus détaillés des études de trafic sont à retrouver au §3.2.2 de la pièce F (Effets du projet sur les niveaux de trafic).

Par ailleurs, conformément à l'article 6 de la décision ministérielle du 5 janvier 2024 sur le projet, **le maître d'ouvrage s'engage à poursuivre l'examen des mesures susceptibles d'accompagner la mise à péage et de limiter le report de trafic sur le réseau secondaire, y compris en termes de dispositifs d'abonnement ou de modulation horaire des péages, et l'utilisation de la traversée de Thionville par les trafics de transit au moyen de réaménagements et de réductions de vitesses adaptés.**

Commentaire de la commission d'enquête

Prend acte de l'engagement du maître d'ouvrage. Le report de trafic sur le réseau secondaire doit faire l'objet d'une vigilance particulière et toutes les mesures permettant de le contenir doivent être étudiées.

- **2058.2** MT. MANTELLINI : voie de desserte à créer dans le cadre du projet E-LOG'IN 4 (selon plan joint), intégration de ce site de nouvelles activités au dossier A31bis.

Réponse du maître d'ouvrage :

Cette observation a fait l'objet d'une réponse dans la partie D. Questions de la commission d'enquête du présent mémoire en réponse.

Questions

4.3 : Durée et impact des travaux sur la circulation ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le phasage des travaux et les mesures pour limiter les perturbations seront précisés lors des études de conception détaillée réalisées par le concessionnaire. Les travaux devraient se dérouler sur la période 2030-2035.

Les modalités précises de déroulement du chantier seront déterminées par le concessionnaire en concertation avec le public et les acteurs du territoire. Elles viseront à réduire au maximum les nuisances pour les usagers de l'autoroute et les riverains. De nombreux chantiers d'élargissement sur place d'une autoroute en service ont déjà été réalisés sur le réseau autoroutier français, avec maintien de la circulation et de la capacité de l'autoroute.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

421.3 : Pourquoi l'étude d'impact ne concerne pas le doublement de la D653, conséquence directe du projet d'A31bis ?

Réponse du maître d'ouvrage :

L'aménagement cité n'est pas prévu. S'il l'était, il relèverait de la maîtrise d'ouvrage du département de la Moselle, propriétaire et gestionnaire de la RD653.

609.1 : l'étude d'impact comprend-elle une évaluation du projet en termes de réduction du trafic, d'émission de gaz à effet de serre et de coût/voyageur ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage a établi un bilan des émissions de gaz à effet de serre du projet. Il s'agit de la pièce K2 (annexe 5, bilan des émissions de gaz à effet de serre) du dossier.

Par ailleurs, les modélisations de trafic sont présentées dans la pièce F du dossier (évaluation socio-économique), notamment dans la partie 3.2.2 s'agissant du scénario futur avec le projet. Ces résultats montrent que le projet n'induit pas de trafic supplémentaire.

Enfin, l'analyse des effets sur les consommations de carburants et coûts d'usage des véhicules est l'objet de la partie 3.2.4 et, plus généralement, le bilan socio-économique du projet présente le bilan des coûts et des bénéfices du projet (partie 3.3.4 de la pièce F).

805.2 : Le tunnel du bois de chênes sera-t-il agrandi ?

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris acte.

Réponse du maître d'ouvrage :

Ce tunnel n'appartient pas au périmètre du projet A31bis secteur Nord soumis à la présente enquête publique.

La Région Grand Est, compétente pour la gestion de l'A30 (et donc du tunnel du Bois des Chênes) depuis le 1^{er} janvier 2025, n'a pas annoncé, à ce stade, envisager l'élargissement à 2x2 voies de ce tunnel.

1672.3 : passage de 2x2 voies pour contournement ne risque-t-il pas de créer une congestion ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage souligne que la conception générale du projet et singulièrement celle des échangeurs est élaborée afin de réduire la congestion. Les résultats des modélisations de trafic (cf. §3.2.3.2 et §3.2.3.3 de la pièce F) montrent qu'aucune congestion n'est susceptible d'apparaître au droit des échangeurs contrairement aux allégations des propriétaires.

1743 JM. BARAIS : l'autoroute est saturée, des projets depuis les années 80, le projet verra-t-il le jour ? Difficile d'y croire.

Réponse du maître d'ouvrage :

En application de la décision ministérielle du 5 janvier 2024 sur le projet, l'État conduit actuellement la procédure de demande de déclaration d'utilité publique du secteur Nord du projet A31bis.

Le planning indicatif de la suite de la réalisation de cette opération est présenté §7 de la pièce B (page 59).

1801 S. ESSLER : le projet énonce que le passage à 2x3 voies offrira une capacité supérieure de 50%, mais accueillera + 80% de trafic : comment la saturation pourrait-elle diminuer ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage ne comprend pas les chiffres présentés. L'infrastructure élargie n'accueillera pas +80% de trafic.

De plus, les résultats des modélisations de trafic présentés §3.2.3.2 et §3.2.3.3 de la pièce F montrent que la performance du réseau autoroutier sera restaurée et que les seuils de saturation ne seront plus dépassés. Ces modélisations montrent également que la situation des voiries adjacentes sera améliorée, notamment en diminuant le trafic sur ces voiries lors des heures de pointe alors qu'elles sont complètement saturées aujourd'hui.

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris acte.

1730.3 AGIRR-FNAUT : Pourquoi ne pas avoir intégré la section d'autoroute actuelle traversant Thionville (Pont de Beauregard) dans le dossier d'enquête ? Le maître d'ouvrage annonce une limitation de la vitesse à 90km/h alors qu'elle existe déjà. Pourquoi ?

Quel avenir pour l'A31 actuelle ? Plusieurs exemples montrent que ce type d'ouvrage ne peut pas être requalifiée en voie plus urbaine.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage souligne que la section actuelle de l'A31 qui traverse Thionville est pleinement intégré dans le périmètre du projet et notamment dans celui de l'étude d'impact. Ainsi les impacts, notamment en matière environnementale, de bruit et de qualité de l'air comme de trafic, sont pleinement analysés pour cette section.

Une limitation de vitesse existe déjà s'agissant du viaduc de Beauregard, mais cette réduction ne s'applique pas depuis l'échangeur de Richemont et jusqu'à l'échangeur n°42 (Bétange) comme le maître d'ouvrage le prévoit bien.

L'élargissement de l'A31 dans la traversée de Thionville présente de très fortes contraintes techniques et environnementales qui sont exposées §3.1.3.2 de la pièce B. De plus, l'aménagement sur place ne permettrait notamment pas de répondre aux objectifs du projet comme exposé §3.1.3.3 de la pièce B, puisqu'un tel aménagement ne constituerait pas une réponse adéquate à la saturation de l'A31 entre l'échangeur A30/A31 de Richemont et la frontière luxembourgeoise. Même élargie, la traversée continuerait d'accueillir d'importants trafics de transit et de desserte locale, et les mouvements de cisaillement au droit des nombreux échangeurs qui en résulteraient dégraderaient la performance globale de l'infrastructure et nuiraient à la sécurité routière. La séparation des trafics permise par le nouveau contournement répond à l'objectif d'aménagement d'un itinéraire de transit fiable et sécurisé pour préserver le développement économique du territoire.

L'aménagement sur place de la traversée ne permettrait pas non plus le réaménagement des échangeurs au nord et au sud du contournement, alors que ces travaux contribueraient à une meilleure desserte du territoire en permettant un accès direct à l'axe autoroutier transfrontalier pour les habitants et acteurs économiques des vallées de l'Orne et de la Fensch.

L'aménagement sur place de la traversée ne permettrait pas non plus de réduire les nuisances pour les riverains de l'A31 en traversée de Thionville (difficulté de mettre en place des mesures de protection à la source efficaces contre le bruit), ni des axes du réseau secondaire concurrents de l'A31. Dans le cadre du projet, la création du contournement ouest de Thionville, en tunnel, et le traitement de la traversée de Thionville, permettent une diminution de l'exposition au bruit et une amélioration de la qualité de l'air.

Ainsi, afin d'augmenter la capacité de l'autoroute A31 entre l'échangeur A30/A31 de Richemont et la frontière luxembourgeoise et pour offrir des conditions de circulation optimales sur l'ensemble de ce secteur, il s'est avéré nécessaire de prévoir une nouvelle section d'autoroute pour contourner Thionville.

La construction d'un nouveau tronçon autoroutier à deux fois deux voies a donc été envisagée pour la section comprise entre l'échangeur A30/A31 de Richemont et le nord de Thionville, afin de contourner Thionville, l'élargissement de l'infrastructure actuelle s'avérant impossible.

Avec ce nouveau tronçon, le contournement ouest de Thionville, une partie des flux de circulation sera donc détournée de l'actuelle A31 en traversée de Thionville. Le nouveau tronçon sera aménagé en tunnel au droit des zones habitées afin de ne pas soumettre la population de Florange aux nuisances de la circulation. Le projet A31bis inclut également un traitement de la traversée de Thionville, avec

interdiction de circulation pour les poids lourds en transit, abaissement de la vitesse limite à 90 km/h, et résorption des points noirs bruit au voisinage de l'autoroute existante.

Plusieurs options sont ensuite ouvertes à la discussion entre l'État et les parties prenantes du territoire sur le devenir, à plus long terme, de la traversée de Thionville, notamment le maintien de la traversée de Thionville dans le réseau routier national ou le déclassement de l'autoroute et le reclassement de cette section dans le réseau routier d'une collectivité territoriale (cf. §2.9 de la pièce B).

Le maître d'ouvrage s'engage à amorcer la consultation des partenaires concernant les aménagements à prévoir sur l'autoroute A31 en traversée de Thionville et ses modalités de gestion dès le second semestre 2026, selon les suites à donner à l'enquête publique.

Commentaire de la commission d'enquête

Prend acte de l'engagement de l'Etat à mener la réflexion nécessaire sur le devenir du statut de l'A31 en partenariat avec les collectivités concernées.

2222 M. GHIBAUDO : les flux détournés (report de circulation sur les axes gratuits, ex. RD1, Bertrange) ont-ils été chiffrés ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Les reports de trafic vers les axes secondaires ont été calculés dans le modèle de trafic et figurent §3 de la pièce F.

Sur la RD1 au niveau de Bertrange en particulier, il est attendu une légère diminution du trafic journalier de l'ordre de -150 véh/jour/sens à horizon 2030 grâce au projet A31bis, l'A31 existante en traversée de Thionville (et toujours gratuite en option de projet) regagnant un peu de capacité grâce aux reports de flux vers le nouveau tunnel.

Les résultats du modèle de trafic prennent en compte les effets d'évitement du péage. Les études de trafic, dont les résultats sont présentés sous forme cartographique dans la pièce F (§3.2.2) et qui tiennent compte de la mise en place d'un péage en option de projet, fournissent les estimations de variation du trafic sur les principaux axes du réseau secondaire entre la situation avec le projet A31bis et la situation sans le projet A31bis.

En période de pointe du matin (PPM, 05h-09h), en 2030, dans la situation avec le projet :

- -5% sur la RD1 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -5% à -10% sur la RD653 selon les sections, dans le sens de pointe ;
- -6% sur la RD58 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -5% sur la RD59 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -4% sur la RD16 dans le sens de pointe.

En période de pointe du soir (PPS, 15h-19h), en 2030, dans la situation avec le projet :

- -3% sur la RD1 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -4% sur la RD653 à la frontière, dans le sens de pointe ;
- -3% sur la RD58 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -2% sur la RD59 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -3% sur la RD16 dans le sens de pointe.

La période creuse correspond de fait aux périodes 00h-05h, 09h-15h, et 15h-24h (minuit).

Concernant les reports de trafic, le projet fait également significativement baisser le trafic sur les axes autoroutiers concurrents, dont :

- L'autoroute A31 en traversée de Thionville : 76 800 véhicules par jour (deux sens confondus) en 2030 sans le projet, contre 65 340 avec le projet, soit -11 500 véhicules par jour, ce qui constitue une baisse de -15% ;
- L'autoroute A30 à l'ouest de l'échangeur de Sainte-Agathe qui traverse des zones urbanisées : -10%.

En période creuse, les études montrent une recharge, modeste en nombre de véhicules, du réseau secondaire. Cette observation implique, lors de la phase de mise en concession, de rechercher à tirer les éventuels bénéfices d'une potentielle modulation du péage afin de limiter les reports de trafic. En effet, le code de la voirie routière autorise la modulation des tarifs de péage pour tenir compte de l'intensité du trafic, en fonction du moment de la journée, du jour de la semaine ou de la période de l'année, si elle est justifiée par un objectif de résorption de la congestion du trafic ou pour favoriser l'utilisation optimale de l'infrastructure.

Les résultats plus détaillés des études de trafic sont à retrouver au §3.2.2 de la pièce F (Effets du projet sur les niveaux de trafic).

Commentaire de la commission d'enquête

Prend note mais estime qu'une vigilance toute particulière sur les risques de report sur le réseau routier secondaire qui restent possibles.

II.2.2 Covoiturage

- Observations N° **40.5** Mickael, **94.2** Julien, **124.10**, **152.6**, **339.11** M. SCHNEIDER, **344.4**, **392.6** M. LEROY, **405.7**, **406.2**, **743.5** R. DALLA, **782.5**, **855.3**, **1011.3** C. SCHWEITZER, **1110.2**, **1370.2**, **1426.10** Les écologistes du Pays Messin, **1458.3** Julie LARDE, **1481.3**, **1517.4** F. TAIX, **1594.2** Floriane, **1599.2** Hélène, **1606.5** L. DUMONTET, **1653.2**, **1723.4** A. PICCININNO, **1738.4**, **1740.5**, **1751.5** Jean-Marc, **1827.1**, **1838.8** A. PALMIER, **2021.3** J. D'ONOFRIO, **2052.1**, **2059.4** AGIRR – FNAUT Lorraine, **2069.2** M. FRUHLING, **2071.10** J. WENDENBAUM, **2093.8** A. MULLER, **2099.3** Isabelle B, **2124.6** Michèle, **2235.10** V. CESTARO, **2241.5** Association coin de paradis, **2243.8** M. MUSCAT, **2280.4**, **2286.3** Gilles, **2306.11** :

Investir dans des modes de déplacements alternatifs et durables dont le covoiturage.

- Observations N° **465.8**, **583.8**, **1075.1**, **1110.2**, **1142.4**, **1268.5**, **1321.5**, **1374.1** A. HOLSENBURGER, **1448.6** M. PINQUE, **1647.1** S. FERTER, **1687.3**, **1868.6** A. CUNY, **1989.4** D. RUSSO, **2033.5**, **2081.6** MT. VALENTIN, **2100.7**, **2123.3**, **2130.6** DDS, **2170.3** A. ROYENS, **2188.6** M. RICHARD, **2192.2** MA. BELLEZZA, **2274.6** A. HOLSENBURGER :

Encourager le covoiturage pour lutter contre l'autosolisme.

- Observations N° **10.3**, **51.3** N. SAMBUR, **106** N. MENZIN, **121.3**, **214.2** A. DOUR, **290.4**, **297.3**, **344.4**, **382.6** F. ENGELMANN, **375.9**, **376.6** E. NASSEKHO, **403.6**, **430.6** A. WAGENHEIM, **478.2**, **486.1**, **508.9**, **518.3** H. LABESSE, **1110.2**, **1139.6** B. TATON, **1266.5** A. DALLEM, **1273.3**, **1557.7**, AVRIL, **1331.1**, **1333.3**, **1336.2** MF. CUNY, **1338.4** Antoine, **1343** M. ALEXANDRINE, **1345**, **1347.1** A. FALCHI, **1363.6**, **1367.2** AC. JACQUOT, **1400.2**, **1406.3**, **1418.5**, **1425.3** F. KEIFFER, **1646.3**, **1674.3**, **1728.3** M. MOURTON, **1805.2** Commission des Mobilités actives de Thionville, **2033.5**, **2059.4** AGIRR – FNAUT Lorraine, **2073.2**, **2076.6**, **2156.11** Simon Floriane, **2228.2**, **2274.1**, **2288.2**, **2302.5** :

Développer les infrastructures (parkings covoiturage, P+R, parkings gare gratuits, voies réservées).

Réponse du maître d'ouvrage :

Le §2.2 de la pièce B présente la stratégie multimodale transfrontalière, élaboré avec le Grand-Duché de Luxembourg, afin d'améliorer les infrastructures de transport et de répondre au besoin de mobilité. Les investissements dans les mobilités alternatives à la route et notamment concernant les voies ferroviaires ont également été présentés en détail dans la partie D du présent document. De plus, l'État, la Région Grand Est et le Grand-Duché de Luxembourg réalisent actuellement la mise à jour du schéma de mobilité transfrontalier afin d'amplifier encore l'investissement, notamment dans les parkings-relais, les voies réservées aux transports en commun et les parkings de covoiturage sur l'ensemble du territoire transfrontalier.

Le développement du covoiturage est un enjeu très important pour la réduction du volume de déplacement en voiture individuelle dans le contexte de la réduction des émissions de gaz à effet de serre générées par le secteur des transports. Le développement du covoiturage permet aussi de réduire la saturation des infrastructures autoroutières. Toutefois, le scénario de référence (sans projet A31bis secteur Nord) de l'évaluation socio-économique (pièce F) présente déjà une augmentation du covoiturage, qui ne permet pas, à elle seule, d'éviter la saturation.

Dans ce contexte, d'une part, le projet A31bis comprend plusieurs dispositions pour contribuer concrètement au développement du covoiturage. Un programme complet d'aménagements d'aires de covoiturage est prévu dans le cadre du projet comme le présente le §4.6 de la pièce B. De plus, conformément à la décision ministérielle du 5 janvier 2024, le maître d'ouvrage étudie, conjointement avec le Luxembourg, l'affectation de l'une des voies de circulation au covoiturage. Les premiers résultats de ces études sont présentés §4.1.1.1 de la pièce B.

D'autre part, l'État a élaboré un plan national de covoiturage, dont le maître d'ouvrage est chargé de la mise en œuvre dans la région. Au cours des dernières années, en plus des dispositifs financiers, les entreprises peuvent mettre en place le forfait mobilités durables qui permet de soutenir financièrement les déplacements domicile-travail en transports en commun. Ces dispositions existent également au Luxembourg et elles sont ouvertes aux travailleurs frontaliers.

Commentaire de la commission d'enquête

Prend note et souligne l'intérêt de prendre toute mesure pour développer le covoiturage et lutter contre l'autosolisme qui participe à la saturation de l'autoroute.

- Observations N° **250.2, 280.1, 328.8, 374.7** D.AYMER, **376.7** E. NASSEKH, **419.4** Alvaro, **699.4, 1234.1** M A Léonard, **1256.2** I. BERTRAND, **2298.6** O. CHODRON :
La voie de covoiturage est inefficace, sous-exploitée voire discriminatoire.

Réponse du maître d'ouvrage :

La réponse aux observations précédentes expose que le maître d'ouvrage considère qu'il est nécessaire de contribuer au développement du covoiturage. L'étude de la mise en place d'une voie de covoiturage est une demande forte exprimée par le public et les élus des collectivités locales du territoire, notamment lors de la concertation publique de 2022-2023. C'est pourquoi, la décision ministérielle du 5 janvier 2024 sur le projet retient le principe d'une étude.

Dès lors, la décision finale sur la mise en place d'une voie de covoiturage sur l'une des voies de circulation, sera prise sur la base des conclusions de l'étude conjointe avec le Grand-Duché de Luxembourg. L'affectation de l'une des voies de circulation (la voie de gauche) au covoiturage est à

l'étude en lien avec le Grand-Duché de Luxembourg. Les premiers résultats d'analyse sont présentés §3.3.1.2.1.4 de la pièce E2. Ces analyses permettent de démontrer que l'apparition des congestions dans un sens de circulation le matin et dans le sens opposé le soir imposerait de mettre en place une voie dynamique. Cette voie dynamique serait activable ou désactivable en temps réel en fonction des conditions de circulation dans chaque sens (donc avec des « panneaux d'affichages qui seront réglés en fonction du trafic ») pour que la voie réservée de covoiturage ne provoque pas une "sur-congestion", qui s'étendrait sur une plus grande distance que la congestion initiale et qui pénaliserait tous les usagers, covoitureurs ou non. Les premières analyses montrent par ailleurs que compte-tenu des niveaux de trafic aux heures de pointe, l'implantation d'une voie réservée au covoiturage ne serait pertinente que si les niveaux de covoiturage s'élevaient significativement. Dans le cas contraire, les perturbations engendrées sur les deux autres voies de circulation ne permettraient pas d'activer régulièrement la voie réservée dynamique, la rendant inefficace en pratique.

Le maître d'ouvrage s'engage à partager les résultats de la suite de cette étude conjointe dans le cadre du comité de pilotage et avec le public. Le retour de l'expérimentation de l'affectation d'une voie au covoiturage sur une courte section de l'A3 au Luxembourg contribuera également à la suite des analyses.

Commentaire de la commission d'enquête

Prend acte de l'engagement du maître d'ouvrage.

- Observation N° **2309.2** :

Développer des espaces de stationnement dédiés aux bus, vélos, trottinettes, aux abords des arrêts de bus

- Observations N° **2059.4** AGIRR – FNAUT Lorraine, **2302.5** :

Créer des supports numériques (plateforme centralisée et stable).

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage n'est pas compétent pour répondre à ces deux observations concernant la billettique ou l'aménagement des arrêts de bus. Les autorités organisatrices de la mobilité le sont.

Commentaire de la commission d'enquête

Prend note et encourage les autorités compétentes à prendre en compte ces attentes.

II.2.3 Alternatif

- Observations N° **22.2** PAYSAGES DE FRANCE, **36.3** L. ASCHBACHER, **37.2** M. DIGIOVANNI, **39.5** B. DUMITRU, **40.4** Mickael, **57.2** P. JEAN, **67.4**, **217.4**, **268.1** C. KHUNE, **458.6** F. LINGENHELD, **470.3**, **471.2**, **559.2**, **939**, **1013.5**, **1110.5**, **1139.5** B. TATON, **1143.2** L. BOUCHY, **1186.3** Z. TAZAMOUCHE, **1237.2** CCI 54, **1248.1** G. CALIN, **1259.2** C. RECKEL (gouvernement du Grand-Duché du Luxembourg), **1311.1** F. GOLIN (AGIRR - FNAUT Lorraine), **1410.7** X. DENORME, **1411.1** F. LACOUR, **1435.5** Département 57, **1426.5** des Écologistes, **1558.2**, **1586.3** S. CORCELLE, **1626.1** V. GARAS, **1630.2** JC. PAUL, **1670.1**, **1698.2** Association Les amis de la terre Moselle, **1712.2** S. GEVAERT, **1714.4** communauté de communes de l'Arc Mosellan, **1741.5** communauté de communes Rives de Moselle, **1751.4** Jean-Marc, **1792.2** NPA, **1805** Commission des Mobilités actives de Thionville, **1810.8** commune de Nilvange, **1841.1** T. LEDRICH (collectif UE57-CPME57-ILM-Fédération TP Lorraine, **1843.2** F. MAILLET (Président ELN), **1845.2** D. AMIUNES, **1850.5** R. HORNAIN, **1882.3**, **1883.2**, **1909.3** Territoire Mobilités Moselle Nord, **1911.1** A. FRANDSEN, **1917.1** mairie Illange, **1932.4**, **1963.1** commune de Florange, **1942.3** L. LEONHARDT, **1971.2** M. BOCHICCHIO (Territoire Mobilités Moselle Nord), **2000.2** V. BESNARD, **2069.1**, M. FRUHLING, **2071.9** J. WENDENBAUM, **2081.5** MT. VALENTIN, **2113**, **2018.1** A. LEONARD, **2165** :

Approche multimodale/politique globale.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le lecteur est tout d'abord invité à consulter la réponse produite par le maître d'ouvrage aux observations N° 166.2 et suivantes, au début de la partie B.II.2.1 du présent document.

La partie 2.2 de la pièce B présente la stratégie multimodale transfrontalière, élaborée avec le Grand-Duché de Luxembourg, afin d'améliorer les infrastructures de transport et de répondre au besoin de mobilité. Les investissements dans les mobilités alternatives à la route et notamment concernant les voies ferroviaires ont également été présentés en détail dans la partie D du présent document. De plus, l'État, la Région et le Grand-Duché réalisent actuellement la mise à jour du schéma de mobilité transfrontalier afin d'amplifier encore l'investissement, notamment dans les parkings-relais, les voies réservées aux transports en commun et les parkings de covoiturage sur l'ensemble du territoire transfrontalier.

La contribution n°1259 du Grand-Duché de Luxembourg à l'enquête publique illustre précisément que le projet s'inscrit dans cette approche globale qui fait l'objet d'études continues. Le projet autoroutier est donc complémentaire aux projets sur les autres modes de transport, qui ne peuvent, à eux seuls, répondre aux besoins de mobilité et aux besoins de desserte du territoire. Le dossier, ainsi que la contribution du Grand-Duché, présentent précisément cette stratégie globale, actée depuis plusieurs années. Le projet autoroutier est également nécessaire pour développer les transports en commun sur la route dans la logique du SERM Lorraine-Luxembourg en cours de préfiguration. Le projet intègre, à ce titre, la création de voies réservées aux transports en commun afin de permettre le développement des cars express transfrontaliers. Celles-ci, grâce à la fiabilisation des temps de parcours permise par le projet A31bis secteur Nord, permettent de projeter un développement volontariste des cars express avec des hypothèses de près de 35 liaisons à chaque heure de pointe entre la France et le Luxembourg, soit des cars express toutes les 1 minutes 40 en moyenne à ces périodes de pointe, contre 23 cars/heure en heure de pointe en situation de référence, soit une fréquence renforcée de +50% dans le sens de la pointe le matin et le soir. En effet, l'aménagement des voies réservées n'est permis que par le projet A31bis, qui comprend notamment l'élargissement à 2x3 voies au nord de Thionville, la réalisation du contournement ouest de Thionville en tunnel profond, et le traitement de l'autoroute A31 actuelle en traversée de Thionville.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observations N° **10.3, 13.4, 37.2** M.DIGIOVANNI, **41.2, 44.1, 44.3, 51.3** N. SAMBUR, **57.3** P. JEAN, **64, 87.2, 93.3, 94.1** Julien, **95.4** A. GOLDVASSER, **98.4, 101.4** L.JUNG, **104, 106** N.MENZIN, **111.3** R.GRUNENWALD, **117.2** H.BLAISON, **121.2, 124.9, 128.2, 134** A.CARPENTIER, **135.8** L.MASSON, **140.2** R.HEIN, **148.2, 151** N.NOVAČ, **152.6, 153.3** M.GUILBERT, **159.3, 164.4, 166.3** P. TARILLON, **169.4, 171.6, 177.3, 184.2, 190.3, 198.3, 203.3** E.KLECHNER, **215.6** S.RICHERT, **216, 218, 220.4, 223.2** M. CHAVANEL, P.BRUNEAU, **222.1** C.CHARETTE, **233.2, 241.3** B.MOREAU, **244.3** G.LEBEGUE, **242.5, 250.4, 265.2, 309.3** J. LARDÉ, A.LOTT, **274.3, 275, 277.3, 278.1** A.ROTH, **282, 290.3, 291.1** J.GALLET, **297.2, 326.1, 332.9** M. DUPIN, **339.12** M. SCHNEIDER, **344.5, 347.6** F.WEHRLI, **354.2, 359.4, 363, 371.7, 375.8, 376.6** E. NASSEKHO, **382.2, 382.2, 383.3** I.CATALAN, **387.6** M.MILLETT, **387.6** T.MILLETT, **392.5** M.LEROY, **403.2, 406.1, 407.01** J.MANGILI, **410, 413.4** D.GILBERTZ, **415.1** D.GILBERTZ, **430.5** A. WAGENHEIM, **465.9, 466.5, 475.6** S. LASKY, **478.3, 492.4, 512.3** N.LAURENT, **564.4, 568.1, 569.4, 581.6** V. STELLA, **583.7, 591.6, 596.4** S. FISLI, **625.1, 630.5, 635.3** A.C. FRERE (CCI des Vosges), **637.7** Cindy, **638.1** A. MORHANGE, **639.6** M. KUHN, **661.4, 663.2, 667.2, 672.1** L. VOGEL, **679.4** C. CARBON, **687.2, 693.4, 713.3, 725.4** E.

ESC, 736.7, 737.5 J. RICHARD, 743.4 R. DALLA, 753.1 C. CESAR, 755.1 E. NATHANSON, 762.4 C. DUBIEF, 763.3, 766.1 MV. ANDING, 767.4, 779.5 Emilie, 781.3 B. POLCHKOLAYN, 782.4, 785.2, 795.2, 797.1, 800.1, 806.3, 807.1 M. ROUZIES, 810.7 J. JADDAOUI, 813.4, 822.1, 823.4 C. SAVENER, 825.2, 826.2, 831.2, 832, 833.3 G. PEISIEU, 836.2 Gilles, 848.1, 854.2, 855.3, 857.1, 890.4, 906.1, 916.4, 938, 964.1 V.SCHWEITZER, 965.1 V.SCHWEITZER, 967.1 R.RAU, 977.4 C. GIESE, 985.1, 993.2 N. MENZIN, 1011.2 C. SCHWEITZER, 1027.3, 1031.4, 1066.2 C. LARTILLOT 1075.2, 1079.3 J. MICHAUX, 1081 C. OMEYER, 1110.1, 1126.1 C. STUDER, 1138.7 C. LEDUC, 1139.5, 1140, 1142.2, B.TATON, 1146.2 F. GRANVEAUX, 1158.10 C. LEDUC (union de la gauche et des écologistes Metz), 1170.2, 1173.5 P. WERNAIN, 1178.5 S. FARGHALY, 1218.4 P. GRILLET, 1228.3 E. ZAGARI, 1232.3 JM. NAUDY, 1232.2 JM. NAUDY, 1242.1, 1243.3, 1245.5, 1249, 1256.1 I. BERTRAND, 1259.2 C. RECKEL (gouvernement du Grand-Duché du Luxembourg), 1266.5 A. DALLEM, 1268.4, 1271.3 O. TOSI, 1278.4, 1282.1 L. JOYAU, 1285, 1291.2, 1295.4 V. CROSIO, 1305.2, 1317.10 A. POOST, 1334.1, 1340.4, 1341 Jean-Frédéric, 1346, 1352.1 T. PIONNIER, 1353 R. RUSÉ, 1357.5, 1364.4 Patrick, 1372.2 Philippe, 1378.5 S. DUROC, 1380.1, 1396.3 M. VALENTIN, 1397.3, 1399.1, 1401, 1410.7 X. DENORME, 1411.1 F. LACOUR, 1414.1, 1417.1 F. DUFLOT, 1427.1 H. GAULIER, 1433.1 M. LIEBGOTT (maire de Fameck), 1438.2, 1441.7 C. NOEL, 1435.5 Département 57, 1443.4 C. DELOURME, 1446.9 C. DUPONT, 1448.5 M. PINQUE, 1450.2, 1453.5, 1459.2, 1469.2, 1481.4, 1506.2, 1507.2 J.PETRI, 1510.4 S. JAGET, 1517.3 F. TAIX, 1550, 1552.2, 1574, 1578.2 B. COTTA, 1584.4, 1594.1 Floriane, 1599.1 Hélène, 1601.2, 1606.4 L.DUMONTET, 1619.4 J. BERDAH, 1638.2 G.CHEDOTAL, 1646.2, 1653.1, 1662.2 C. ALBERT, 1663.1 D. LAUNET, 1687.2, 1692.3 M. ALTENHOVEN, 1695.3, 1696.2, 1699.3 B. PRANDI, 1718.1 E. NICOLAS, 1723.3 A. PICCININNO, 1724.4 M. CASULLI, 1725.4, 1728.4 M. MOURTON, 1733.4 B. MONTAGNE, 1740.4, 1749.4, 1753.4 I. MICHALAK, 1754.2 I. MICHALAK, 1759.1 C. JORDY, 1763.6 A. CLAUDE, 1767 Manon, 1770.3 Clara, 1773.3 F. VEYNACHTER, 1783.4, 1786.3, 1789, 1796.2 J. JOLY, 1799 N. SCHMITT, 1805 Commission des Mobilités actives de Thionville, 1806, 1818, 1821.2 Arthur, 1824.1, 1831.6, 1834.4 MICH, 1852.2 M. HAKAN, 1858.4, 1870.2 G. WOBEDO, 1861 P. RAINGEVAL, 1836.3 LPO Moselle, 1879.4 C. GALLINARI, 1909.3 Territoire Mobilités Moselle Nord, 1917.1 mairie d'Illange, 1935.2, 1939, 1940.8 JF. LATTWEIN, 1942.3 L. LEONHARDT, 1950.5, 1960.2, 1962.3, 1964.5 C. SAMERY, 1969.3 G. CAUW, 1971.2 M. BOCHICCHIO (Territoire Mobilités Moselle Nord), 1973.1 commune de Manom, 1981.5, 1989.3 D. RUSSO, 2002.4 Christine, 2004.2 J. KOCZOROWSKI, 2015.3, 2018.1 A. LEONARD, 2019.6 C. SPEDER, 2021.2 J. D'ONOFRIO, 2029.1, 2038 M. OTT, 2041.2 Alain, 2046.3, 2047.7 E. FOUCAULD, 2049.1, 2051.3, 2052.5, 2055.2, 2057.7 A. HUMBERT, 2061.11 A. HUMBERT, 2065.2 E. IANNONE, 2067.2, 2068.6 Céline, 2069.1 M. FRUHLING, 2073.1, 2093.7 A. MULLER, 2095.4, 2097.4 M. MARTINEZ, 2108.2, 2124.5 Michèle, 2130.5 DDS, 2132.2 P. KLEIN, 2134.3 TADJADIT, 2147.2, 2150.1, 2155.2 C. LORENZON, 2156.8 Simon Floriane, 2159.2, 2160.2 E. MASSART, 2170.2 A. ROYENS, 2174.1, 2178.5 P. PANNIER, 2183.4 A. HUGUIN, 2186.2 Jean-Luc, 2188.5 M. RICHARD, 2189.3 G. PISTILLI, 2190 B. PONSAR, 2192.1 MA. BELLEZZA, 2193.4, 2201.1, 2214.1 J. CORNETTE, 2220.1 G. TORNICELLI, 2228.1, 2237.7 S. CESTARO, 2241.4 Association coin de paradis, 2242.3, 2247, 2249.3, 2257.5 JJ. FAVERIEL, 2258.3 A. DELTOUR, 2267, 2286.2 Gilles, 2301 :

Développer et rendre attractifs les transports en commun (cadence, maillage, tarifs/ponctualité, gratuité, réouverture de gares, BHNS, TER à créer...).

Réponse du maître d'ouvrage :

Le lecteur est invité à se reporter à la réponse précédente qui évoque la stratégie globale et multimodale dans lequel le projet A31bis s'inscrit et singulièrement son secteur Nord, dans le contexte des mobilités transfrontalières ainsi qu'à celle aux observations n° 166.2 et suivantes, au début de la partie B.II.2.1 du présent document.

De plus, les aménagements ferroviaires prévus sur le Sillon Lorrain sont présentés en détail dans la partie C du présent document. Comme le souligne la contribution n°1773 (classée ici, mais favorable au projet), la situation actuelle nécessite de développer l'ensemble des leviers à disposition pour répondre aux

besoins de mobilité, compte-tenu de l'ampleur des flux de circulation et de la géographie des territoires, sans opposer les approches (*"leur complémentarité est nécessaire pour répondre à des situations diverses"*).

Par ailleurs, le maître d'ouvrage souligne ne pas être compétent concernant les cadences, les tarifs, les services TER, la réouverture des gares ou les bus urbains à haut niveau de service. Ces questions relèvent en particulier des autorités organisatrices des mobilités, en particulier la région Grand Est pour les lignes TER Fluo.

Toutefois, dans le cadre des politiques publiques nationales et de la coopération opérationnelle avec le Grand-Duché de Luxembourg, les études se poursuivent, conjointement avec la Région Grand Est et les collectivités locales concernant les améliorations complémentaires à apporter aux projets déjà prévus. Le projet de 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. De plus, la mise à jour du schéma de mobilité transfrontalier comprendra également de nouveaux projets, notamment portés par les collectivités locales, qui permettront le développement des transports en commun (nouveaux parkings-relais, corridors pour les cars transfrontaliers, notamment entre l'A30 et Audun-le-Tiche ou un renforcement du réseau de ces cars avec des prolongements ou une amélioration de la fréquence).

Le projet autoroutier est également nécessaire pour développer les transports en commun sur la route dans la logique du SERM Lorraine-Luxembourg en cours de préfiguration. Le projet intègre, à ce titre, la création de voies réservées aux transports en commun afin de permettre le développement des cars express transfrontaliers. Celles-ci, grâce à la fiabilisation des temps de parcours permise par le projet A31bis secteur Nord, permettent de projeter un développement volontariste des cars express avec des hypothèses de près de 35 liaisons à chaque heure de pointe entre la France et le Luxembourg, soit des cars express toutes les 1 minutes 40 en moyenne à ces périodes de pointe, contre 23 cars/heure en heure de pointe en situation de référence, soit une fréquence renforcée de +50% dans le sens de la pointe le matin et le soir. En effet, l'aménagement des voies réservées n'est permis que par le projet A31bis, qui comprend notamment l'élargissement à 2x3 voies au nord de Thionville, la réalisation du contournement ouest de Thionville en tunnel profond, et le traitement de l'autoroute A31 actuelle en traversée de Thionville.

Note l'articulation entre les projets de développement des transports collectifs (train/car) et le projet A31bis.

- Observations N° **7.9** F. BONIN, **12.2** S. REICHHARDT, **14.3** A.MOUBTASSIM, **20**, **22.2** Paysages de France, **36.3** Laurent ASCHBACHER, **43**, **53.4** T. ABRIAL, **67.4**, **136.1** Y. CRUNEL, **145**, **154.3**, **166.8** P. TARILLON, **167.3**, **174.1** J.MOCELLIN, **179.1**, **199.4**, **206**, **207.1**, **223.2** M. CHAVANEL, **229** Florence, **235**, **240.2**, **243** G.MOREL, **242.6**, **250.4**, **294.2**, **328.7**, **329** M.TOUSCH, **332.9** M. DUPIN, **376.7** E. NASSEKHO, **382.4** F. ENGELMANN, **383.7** I. CATALAN, **384.2** ATTAC 57, **411**, **421.5**, **423.4** G.GILBERTZ, **425.3** Marie-Claude, **430.5** A. WAGENHEIM, **454.7**, **466.5**, **469.2**, **499.1** F. FAZAN, **537.4** A.TERR, **538.7**, **542.8** HENRY, **595.4**, **625.1**, **628.3**, **632**, **642.2**, **645.3**, **656.2** Camille Rose, **661.4**, **662.4**, **682.2**, **690.3**, **700**, **713.3**, **718.2**, **735.2** Z. DUPRE, **744.3**, **756.1** G. BARBIER, **765.2**, **772.1** MV. ANDING, **780.2** S. VALLET, **789.7** P. RIVAUD, **804.2**, **809.5** S. LANGLAIS, **811.1**, **816** G. LEFEVRE, **818.1**, **824.1**, **826.2**, **881.3**, **890.4**, **915.4**, **938**, **985.1**, **993.2** N. MENZIN, **1001.1**, **1021** N. KAYSER, **1042**, **1046**, **1047**, **1048.3**, **1066.2** C. LARTILLOT, **1070.6** G. ZMYSLOWSKI, **1072.2**, **1079.3** J. MICHAUX, **1080**, **1109.2**, **1125.3**, **1126.1** C. STUDER, **1138.7** C. LEDUC, **1139.5** B.TATON, **1146.2** F. GRANVEAUX, **1154.2**, **1156.3**, **1173.5** P. WERNAIN, **1225.2**, **1230.1** F. MARKUN, **1232.2** JM. NAUDY, **1244.1** A. COELHO, **1259.2** C. RECKEL (gouvernement du Grand-Duché du

Luxembourg), **1273.2, 1282.4** L. JOYAU, **1286.3, 1287.3** B. DUCHENE, **1289.5, 1300.2, 1302.1, 1304, 1307.9, 1308.3** Michel, **1321.6, 1323, 1324.2, 1328.3** G. AVRIL, **1331.1, 1333.3, 1336.2** MF. CUNY, **1338.4** Antoine, **1343** M. ALEXANDRINE, **1345, 1347.1** A. FALCHI, **1363.6, 1367.1** AC. JACQUOT, **1370.1, 1375.2** A. HOLSENBURGER, **1381.2** Nathalie, **1384.2** J. MARECHAL (PCF Moselle), **1386.2, 1388.2** O. Roth, **1391, 1394.1, 1400.1, 1404.2, 1406.1, 1411.1** F. LACOUR, **1422** JC. GEORGES, **1425.2** F. KEIFFER, **1426.6** Les écologistes du Pays Messin, **1433.1** M. LIEBGOTT (maire de Fameck), **1435.5** Département 57, **1438.2, 1446.4** E. SAINTIER, **1448.5** M. PINQUE, **1450.2, 1454.2** JC. CORNUAUD, **1458.2** J. LARDE, **1462.4** B. BONIFIACO, **1467.3** N. REINS, **1493.3** L. THOMASSIN, **1499.2, 1504.2** N. TRINITE, **1505** P. VRIGNAUD, **1508.4** S. COLLADO, **1510.4** S. JAGET, **1519.2** Jean-Luc, **1524.2** A. DI MARCO, **1530** R. ESNESTI, **1541.4** J. LE ROUX, **1542.2, 1559.2** N.FORIEN, **1565.2, 1568.1** M. GILSON, **1570** T. VERHOEFF, **1572.3, 1574, 1584.4, 1592.2** H. VIGUIER, **1597.2, 1603.5** J. ROQUES (élus écologistes GE), **1611.1** F. BONHOURE, **1620.3, 1629.1** A. LANTONNOIS, **1631.2** J.SION, **1642.3** C. GILET, **1647.3** S. FERTER, **1663.1** D. LAUNET, **1666.2, 1674.2, 1675.2** A. AIRAULT, **1684.2, 1696.2, 1697.2, 1698.2** Association Les amis de la terre Moselle, **1701.2, 1704.2** C. LE NEVEU, **1708.2** V. MARCHAL, **1722.2, 1725.4, 1731.5** P. BONIFACIO, **1737.5** P. LANDRAGIN, **1738.3, 1754.2** I. MICHALAK, **1760.3, 1763.6** A. CLAUDE, **1776.4** L. RODRIGUEZ, **1790.3, 1791.2, 1792.2** NPA, **1805.1** Commission des Mobilités actives de Thionville, **1808** Ricardo, **1810.8** commune de Nilvange, **1816.2, 1817.8, 1822.3** H. KELLER, **1827.2, 1828.2** O. GECICI, **1835.1** S. BIEBER, **1837.2** D. LOIRON, **1838.6** A. PALMIER, **1842.3** S. TROTOT, **1847.1** V. KLEIN, **1849** Marie Adèle, **1836.3** LPO Moselle, **1867.6** S. MAROTEL, **1868.5** A. CUNY, **1869.9, 1870.2** G. WOBEDO, D. SPEDIACCI, **1871.3** I. THEIS, **1875, 1918.2** Association pour la gratuité et le développement des transports publics en Moselle, **1930.3** C. KUNTZ, **1941.2, 1942.3** L. LEONHARDT, **1948, 1953.8, 1960.2, 1961.4, 1963.1** commune de Florange, **1964.5** C. SAMERY, **1969.3** G. CAUW, **1970.2** R. BEN SAID, **1973.1** commune de Manom, **1982.2** C. COLOMB, V.SANNA, **1989.3** D. RUSSO, **1997.4** G. POISSENOT, **2004.2** J. Koczorowski, **2007.10** M. PANOT, **2018.2** A. LEBRUN, **2022.7** E. DUVIVIERS, **2027.2, 2029.1, 2025** Pierre, **2033.6, 2044.3, 2045.3** E. CADORET, **2065.2** E. IANNONE, **2071.9** J. WENDENBAUM, **2072.4, 2081.5** MT. VALENTIN, **2084.4** P. BEGA, **2089.2** A. BERNARD, **2093.7** A. MULLER, **2095.4, 2096.4** N. SCHMIDT, **2097.4** M. MARTINEZ, **2098.3, 2099.2** Isabelle B, **2100.6, 2101** W. BOWYER, **2102.1, 2110.7** Collectif NON à l'A31bis, **2115.1, 2017.2, 2124.5** Michèle, **2125.3** Q. DELATTRE, **2132.2** P. KLEIN, **2133.2, 2135.2** JB. DECK, **2137.3, 2143.3** V. CANALS, **2154.1** B. FRAHLIA, **2156.8** Simon Floriane, **2164.4** D. BOUCHER, **2167.2, 2168.2, 2177.6, 2178.5** P. PANNIER, **2179.1, 2181.3, 2184.2** M. PRIEUR, **2188.1** M. RICHARD, **2190** B. PONSAR, **2191.3, 2192.1** MA. BELLEZZA, **2193.4, 2194, 2200.2, 2201.1, 2203.1** D. DAL DEGAN, **2207.1, 2212.1** I. CORNETTE, **2213.1** A. PIERRON, **2220.1** G. TORNICELLI, **2221.2** F. ROUILLARD, **2223.4** F. CESTARO, **2231.4** France insoumise, **2235.9** V. CESTARO, **2236.6, 2237.7** S. CESTARO, **2241.4** Association coin de paradis, **2242.3, 2243.7** M. MUSCAT, **2244.4** Laura, **2246, 2249.3, 2250.4** E. D'ANELLO, **2251.4, 2255.5, 2257.5** JJ. FAVERIEL, **2258.3** A. DELTOUR, **2263.2** JM. POISSENOT, **2267, 2274.1** A. HOLSENBURGER, **2277.1** F. BOIZANTE, **2280.3, 2286.2** Gilles, **2301, 2285.3** P. LEROUVILLOIS, **2288.1, 2292, 2295, 2297.2, 2302.4, 2306.6, 2308.5, 2310.1** R. CROCI :
Développer l'offre ferroviaire, la rendre plus fiable et plus attractive.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le lecteur est invité à se reporter aux réponses aux deux observations précédentes ainsi qu'à la description précises des aménagements ferroviaires prévus sur le Sillon Lorrain en application de l'accord franco-luxembourgeois de 2018, dans le §2.2 de la pièce B du dossier et dans le §C du présent document ("Propositions du publics") ainsi que dans la réponse aux observations n° 1409.6, 1593.2 et suivantes, ci-dessous dans cette partie B.II.2.3.

Ainsi, l'offre ferroviaire est actuellement déjà en cours d'augmentation sur la ligne Metz-Thionville-Luxembourg (+50% de places lors des périodes de pointe en décembre 2026) et l'offre sera plus que doublée à terme (1 TER toutes les 7 minutes 30 en période de pointe).

De plus, le projet de Service express régional et métropolitain (SERM) prévoit des améliorations sur d'autres lignes : augmentation de la fréquence sur les lignes Thionville – Longwy et Conflans-Jarny – Hagondange ainsi que l'étude de l'ouverture aux services voyageurs de la ligne Forbach – Thionville.

L'ensemble de ces initiatives sont complémentaires aux améliorations prévues sur le réseau autoroutier dans le cadre du secteur Nord du projet A31bis.

Le projet autoroutier est également nécessaire pour développer les transports en commun sur la route dans la logique du Service express régional et métropolitain (SERM) Lorraine-Luxembourg en cours de préfiguration. Le projet intègre, à ce titre, la création de voies réservées aux transports en commun afin de permettre le développement des cars express transfrontaliers. Le projet prévoit bien l'aménagement de voies réservées pour les transports en commun, sur l'espace habituel de la bande d'arrêt d'urgence, entre Thionville et la frontière luxembourgeoise (cf. §4.1 de la pièce B). Celles-ci, grâce à la fiabilisation des temps de parcours permise par le projet A31bis secteur Nord, permettent de projeter un développement volontariste des cars express avec des hypothèses de près de 35 liaisons à chaque heure de pointe entre la France et le Luxembourg, soit des cars express toutes les 1 minutes 40 en moyenne à ces périodes de pointe, contre 23 cars/heure en heure de pointe en situation de référence, soit une fréquence renforcée de +50% dans le sens de la pointe le matin et le soir. En effet, l'aménagement des voies réservées n'est permis que par le projet A31bis, qui comprend notamment l'élargissement à 2x3 voies au nord de Thionville, la réalisation du contournement ouest de Thionville en tunnel profond, et le traitement de l'autoroute A31 actuelle en traversée de Thionville.

- Observations N° **344.5, 542.7** HENRY, **789.7** P. RIVAUD, **1001.1, 1042, 1110.1, 1126.1** C. STUDER, **1244.1** A. COELHO, **1273.2, 1285, 1384.2** J. MARECHAL (PCF Moselle), **1425.2** F. KEIFFER, **1435.5** Département 57, **1448.5** M. PINQUE, **1467.3** N. REINS, **1493.3** L. THOMASSIN, **1508.4** S. COLLADO, **1517.4** F. TAIX, **1738.3, 1790.3, 1799** N. SCHMITT, **1805.1** Commission des Mobilités actives de Thionville, **1831.5, 1838.6** A. PALMIER, **1867.6** S. MAROTEL, **1930.3** C. KUNTZ, **2055.2, 2071.9** J. WENDENBAUM, **2073.1, 2081.5** MT. VALENTIN, **2096.4** N. SCHMIDT, **2135.2** JB. DECK, **2191.3, 2135.2** JB. DECK, **2213.1** A. PIERRON, **2267, 2280.3, 2294, 2306.6** :

Renforcer la capacité des parkings (parkings relais, gare, créer des gares multimodales).

Réponse du maître d'ouvrage :

Le lecteur est invité à se reporter aux réponses aux observations précédentes s'agissant des projets prévus dans le cadre du Service express régional et métropolitain (SERM) et du schéma de mobilité transfrontalier (SMOT).

Le futur schéma d'ensemble du SERM et les conclusions du SMOT comprendront la création de plusieurs nouveaux parkings-relais aux abords des gares (notamment à Uckange, Hagondange et Thionville par exemple) ou le renforcement et la création de parkings-relais orientés vers les cars transfrontaliers.

- Observations N° **167.3, 243** G. MOREL, **672.1** L. VOGEL, **845.4, 993.2** N. MENZIN, **1042, 1072.2, 1948, 2188.5** M. RICHARD, **2267** :

Rendre les parkings des gares gratuits et sécurisés.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage n'est pas compétent s'agissant de la tarification et de la sécurisation des parkings des gares.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observations N° **76.2, 108.6** S. RENAULT, **135.8** L.MASSON, **136.1** Y. CRUNEL, **149.3** JL. CORDEL, **215.5** S. RICHERT, **265.2** A. LOTT, **384.2** ATTAC 57, **430.5** A. WAGENHEIM, **454.7, 499.1** F. FAZAN, **538.7, 583.7, 632, 725.4** E. ESC, **822.1, 1126.1** C. STUDER, **1279.2, 1280.2, 1289.5, 1307.9, 1411.1** F. LACOUR, **1426.6** Les écologistes du Pays Messin, **1435.5** Département 57, **1467.3** N. REINS, **1524.2** A. DI MARCO, **1530** R. ESNESTI, **1559.2** N.FORIEN, **1561.5** D. QUEYREL, **1592.2** H. VIGUIER, **1597.2, 1611.1** F. BONHOURE, **1631.2** J.SION, **1637.4, 1643.2** Y. KLAMBER, **1703.3** J. DELAIRE, **1723.3** A. PICCININNO, **1727.4** D. FOUCHARD, **1781.3, 1805.1** Commission des Mobilités actives de Thionville, **1818, 1849** Marie Adèle, **1868.5** A. CUNY, **1871.3** I. THEIS, **1930.3** C. KUNTZ, **1932.4, 1950.5, 2047.7** E. FOUCAULD, **2065.2** E. IANNONE, **2069.1** M. FRUHLING, **2071.9** J. WENDENBAUM, **2093.7** A. MULLER, **2124.5** Michèle, **2156.8** Simon Floriane, **2206.6** I. MEAUX, **2216.2** Dominique, **2221.2** F. ROUILLARD, **2231.4** Luxembourg insoumise, **2268.9** Ecomissions :

Permettre la mobilité douce/active (vélo, piéton) et le transport par voie fluviale.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage n'est pas compétent s'agissant de l'aménagement des chemins et piétons. Toutefois, concernant le vélo, l'État met en œuvre le plan national vélo et marche qui contient plusieurs mesures concrètes pour soutenir le développement de ces mobilités douces. Ainsi, dans la région Grand Est, l'État a conduit jusqu'en 2024, sept appels à projets permettant de financer des opérations de pistes cyclables ou de voies vélos portées par des collectivités. Ce soutien financier se poursuit aujourd'hui au travers du Fonds Vert, notamment à destination des territoires peu denses depuis 2026. En complément, le volet Mobilités 2023-2027 du contrat de plan État-région (CPER), l'État et la Région mettent en œuvre un guichet de financement des véloroutes et voies vertes, doté de 37 M€.

Par ailleurs, concernant le transport par voie fluviale, de nombreuses opérations sont prévues pour développer ce mode de transport. Le trafic fluvial sur la Moselle représente environ 5 millions de tonnes par an. Le volet mobilités 2023-2027 du contrat de plan État-région (CPER) comprend plusieurs aménagements pour continuer à moderniser et fiabiliser cette infrastructure : investissement de 37,7 M€ pour la mise en place de la téléconduite, le changement des organes de manœuvre des portes d'écluses, le remplacement de certaines portes. Il est également prévu d'élargir la porte de garde de Pont-à-Mousson (12,46 M€) et d'allonger l'écluse du port de Nancy Frouard. De plus, l'État accompagne, à travers Voies navigables de Luxembourg (VNF), la dynamisation des ports de Moselle avec la création de "Ports de Lorraine", pour optimiser la gestion foncière des ports, et de Lorraine Multi Hubs, regroupant également des acteurs privés, chargé de la logistique des plateformes.

Enfin, plus de 16 M€ de crédits sont inscrits au CPER en cours concernant le développement des ports en Lorraine. Le nouveau port de Metz fera l'objet d'une première phase d'extension du terminal conteneur. Le port de Nancy – Frouard fera l'objet de travaux de rénovation et de développement de son installation terminale embranchée (ITE) avec le réseau ferroviaire. Le Port de Thionville – Illange bénéficiera d'une remise en service et du développement de son ITE et de ses voies internes.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observations N° **39.5** B. DUMITRU, **41.2**, **166.8** P. TARILLON, **241.3** B. MOREAU, **244.3** G. LEBEGUE, **274.2**, **376.7** E. NASSEKHO, **478.2**, **823.4** C. SAVENER, **1138.7** C. LEDUC, **1244.1** A. COELHO, **1289.5**, **1294.3** D. JODER, **1300.2**, **1317.10** A. POOST, **1384.2** J. MARECHAL (PCF Moselle), **1425.2** F. KEIFFER, **1426.6** Les écologistes du Pays Messin, **1427.1** H. GAULIER, **1448.5** M. PINQUE, **1450.2**, **1467-3** N. REINS, **1688.3** P. ALBERT, **1753.4** I., **1773.4** L. RODRIGUEZ, **1838.6** A. PALMIER, **1870.2** G. WOBEDO, **1917.1** commune d'Illange, **1982.1** V.SANNA, **1997.4** G. POISSENOT, **2041.2** Alain, **2045.3** E. CADORET, **2071.10** J. WENDENBAUM, **2100.6**, **2108.2**, **2139.3** E. RIVIERE, **2156.8** Simon Floriane, **2159.2**, **2178.5** P. PANNIER, **2188.5** M. RICHARD, **2257.5** JJ. FAVERIEL, **2284.3** :
Optimiser le télétravail pour réduire les déplacements.

Réponse du maître d'ouvrage :

Une réponse complète a été apportée à ces observations §C "Propositions du public" du présent mémoire. A ce titre, le maître d'ouvrage a souligné que l'organisation du télétravail relevait du règlement intérieur des entreprises et qu'il n'était pas formellement limité par la législation en vigueur. Des seuils fiscaux et sociaux existent seulement. Le Gouvernement français a proposé au Gouvernement du Grand-Duché, en 2025, de relever le seuil fiscal du télétravail (seuil à partir duquel les revenus du travail sont imposés en Luxembourg) en contrepartie d'une compensation fiscale. Le Luxembourg n'a pas donné suite à cette proposition.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note de la réponse du maître d'ouvrage aux observations dans la partie propositions du présent mémoire.

- Observations N° **1409.6** B.HUGLO, **1593.2**, **1698.2**, **1836.2** LPO Moselle, **1895.2** E. RITTER, **1908.8** ADILEE, **1946.6**, Association Les amis de la terre Moselle :
Les alternatives modales au projet n'ont pas été étudiées : les solutions de substitution au projet (et en particulier le ferroviaire) n'ont pas été examinées, seuls les différents scénarios ont été comparés (F4, F5, F10, tunnel court ou long).

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage rejette catégoriquement cette allégation.

La stratégie multimodale dans laquelle s'insère le projet est présentée §2.2 de la pièce B. Cette stratégie a été élaborée après plusieurs années d'études et a fait l'objet d'un accord international franco-luxembourgeois en 2018. Cet accord a permis notamment d'acter :

- Les principes des aménagements ferroviaires à réaliser sur la ligne reliant les deux pays afin d'augmenter progressivement l'offre de places dans les trains lors des périodes de pointe de 8 000 places (pointe du matin et pointe du soir) et par sens en 2018 à plus de 22 000 à l'horizon 2030 ;
- La définition commune des besoins en matière de politique de covoiturage et de transports en commun routier transfrontalier ;
- L'élargissement à 2x3 voies des autoroutes A31 et A3 de part et d'autre de la frontière (voir la loi luxembourgeoise du 15 décembre 2017 relative à la mise à 2x3 voies de l'autoroute A3 au Luxembourg).

La coopération transfrontalière a ainsi permis de planifier de nombreuses opérations en matière de transports :

- Concernant les déplacements ferroviaires des voyageurs, l'objectif cible découlant de l'accord de coopération de 2018 est la circulation, à l'horizon 2030/35, de 8 trains TER, 1 train TGV et 1 train de marchandises (soit 10 sillons au total) par heure et par sens lors des périodes de pointe ;
- Concernant les transports collectifs routiers de voyageurs, le développement d'une offre importante de cars transfrontaliers est intégré aux opérations d'élargissement des autoroutes A31 et A3. Les aménagements autoroutiers sur A3 au Luxembourg et A31bis secteur Nord en Luxembourg prévoient l'ajout d'une voie réservée pour les cars, sur la bande d'arrêt d'urgence, en plus de l'élargissement sur place, sur la section entre Thionville et le Luxembourg. Une réflexion est également en cours sur l'opportunité de dédier l'une des trois voies de circulation de cette section au covoiturage.

Les projets autoroutiers sur A3 au Luxembourg et A31bis secteur Nord en Luxembourg s'inscrivent donc pleinement dans une démarche multimodale. La contribution déposée par le Gouvernement du Grand-Duché dans le cadre de la présente enquête vient rappeler exhaustivement ce contexte.

Ensuite, le scénario de renforcement significatif de la capacité ferroviaire transfrontalière et de l'ensemble des transports en commun, sans le projet A31bis, est présenté en détail dans le dossier d'enquête publique. Il s'agit du scénario dit de "Référence" de l'étude de trafic et de l'analyse socio-économique (pièce F). Le maître d'ouvrage a donc bien fait le choix de montrer l'effet de ces évolutions de l'offre de transports en commun, notamment après réalisation de l'ensemble des projets prévu dans le cadre de l'accord de coopération de 2018 avec le Luxembourg (§2.3 de la pièce F). L'analyse détaillée de ce scénario permet de montrer que, même avec ces projets ambitieux, mais sans le projet A31bis secteur Nord, les infrastructures de transport ne permettent pas de répondre aux besoins de mobilité et que la saturation de l'autoroute et des voiries adjacentes persiste.

Ainsi, dans le cadre du scénario de référence (cf. §2.4.3 de la pièce F), l'offre de transport en commun évolue de façon volontariste, avec :

- Une offre car forte et structurée autour de l'A31, avec une fréquence cumulée pouvant atteindre 23 cars/h sur l'autoroute pendant les heures de pointe. L'attractivité du car est toutefois très limitée par les temps de parcours, contraints par la congestion routière en l'absence d'aménagement dédié ;
- Une offre ferroviaire notable avec 8 trains/h en heure de pointe, en cohérence avec le protocole franco-luxembourgeois de 2018. L'attractivité du train, s'expliquant par des temps de parcours plus faibles que la voiture et fiables, le confort dans les rames du fait du choc d'offre et de rames plus capacitaires. L'attractivité est en revanche limitée par la diffusion sur le territoire limitée, en cohérence avec la structure du réseau ferroviaire, mais aussi par les difficultés de rabattement vers les gares.

Ces évolutions volontaristes d'offre permettent de faire gagner quatre points de part modale aux modes TC routiers et ferroviaires. Pour répondre à la demande quotidienne, il apparaît ainsi, comme en situation actuelle, une complémentarité des modes de transport, entre l'autoroute congestionnée, le train au maximum de son attractivité malgré le choc d'offre et les cars avec une offre très dynamique, mais aux temps de parcours dégradés durant les périodes de pointe du fait de la congestion sur autoroute. Un projet autoroutier apparaît alors comme pertinent à envisager, tant pour répondre à la demande routière, que pour l'attractivité des cars.

Les alternatives modales (train, car) sont donc indispensables, mais non des substituts suffisants pour répondre aux besoins de mobilité, notamment du fait de la croissance forte et continue de l'emploi au

Luxembourg. De plus, les transports en commun ne répondent pas à l'ensemble des déplacements, non pas pour des questions de volume de déplacements, mais par manque de massification des flux. Ainsi, les flux en lien avec les petits bourgs nécessitent le recours à la voiture.

Fondant cette stratégie d'aménagement des autoroutes A3 et A31, les analyses menées dans le cadre du Schéma de mobilité transfrontalier franco-luxembourgeois (SMOT) et du futur Service express régional métropolitain (SERM) Lorraine-Luxembourg confirment la nécessité d'augmenter la capacité autoroutière en complément des améliorations des transports en commun pour répondre aux besoins de mobilité. La réalisation du projet A31bis constitue ainsi un des projets répondant aux ambitions portées par le SMOT et le SERM. En effet, le renforcement du réseau de cars express, préfiguré dans le cadre des études en cours, dépend de l'aménagement des voies réservées aux transports en commun sur l'A31. Celles-ci, grâce à la fiabilisation des temps de parcours permise par le projet A31bis secteur Nord, permettent de projeter un développement volontariste des cars express avec des hypothèses de près de 35 liaisons à chaque heure de pointe entre la Luxembourg et le Luxembourg, soit des cars express toutes les 1 minutes 40 en moyenne à ces périodes de pointe, contre 23 cars/heure en heure de pointe en situation de référence, soit une fréquence renforcée de +50% dans le sens de la pointe le matin et le soir. En effet, l'aménagement des voies réservées n'est permis que par le projet A31bis, qui comprend notamment l'élargissement à 2x3 voies au nord de Thionville, la réalisation du contournement ouest de Thionville en tunnel profond, et le traitement de l'autoroute A31 actuelle en traversée de Thionville.

Enfin, le maître d'ouvrage souligne que le tracé du secteur Nord du projet A31bis a fait l'objet de 10 ans d'études et de concertation publique afin de définir progressivement ses principes. Et une étude sur l'orientation multimodale a été réalisée. Les transports collectifs ont bien été pensés en complémentarité dès le début des réflexions et font partie des invariants à cette étape du projet (voie réservée aux transports collectifs sur l'A31 entre le Nord de Thionville et le Luxembourg notamment). L'ensemble des variantes étudiées pour la section neuve du contournement de Thionville ainsi que l'analyse multicritères et les raisons qui ont conduit le comité de pilotage du projet à les rejeter sont présentées §3 de la pièce B.

Commentaire de la commission d'enquête

Prend note des informations complètes fournies par le maître d'ouvrage démontrant une réflexion globale sur le développement des transports en commun en complémentarité du projet autoroutier, en concertation avec l'ensemble des autorités et partenaires concernés.

Recommandations/attentes

1259.2 C. RECKEL (gouvernement du Grand-Duché du Luxembourg) :

Offrir des solutions et des alternatives aux automobilistes durant la phase de travaux en priorisant les bus.

Faire des gares de véritables pôles d'échange multimodaux.

Réponse du maître d'ouvrage [le MAÎTRE D'OUVRAGE souligne que, de son interprétation, cette observation est favorable au projet] :

Le maître d'ouvrage s'engage à poursuivre sa collaboration constante avec le Grand-Duché de Luxembourg, notamment dans le cadre des groupes de travail de la Conférence intergouvernementale franco-luxembourgeoise, qui se réunissent plusieurs fois par an. Les calendriers de travaux ainsi que les solutions de substitution continueront à être élaborés de manière concertée, à l'instar des

aménagements sur le réseau ferroviaire (exploitation estivale commune d'un réseau de cars transfrontaliers de substitution lorsque la ligne ferroviaire est coupée pour travaux).

D'autre part, le gouvernement du Grand-Duché est pleinement engagé dans la préfiguration du projet de service express régional métropolitain (SERM) Lorraine-Luxembourg et dans la mise à jour du schéma de mobilité transfrontalier (SMOT). Dans ce cadre, la Luxembourg et le Luxembourg élaborent justement des projets permettant de moderniser les gares du territoire pour en faire de véritables pôles d'échanges multimodaux.

Commentaire de la commission d'enquête

Prend acte de l'engagement du maître d'ouvrage.

1446.9 C. DUPONT : demande qu'un scénario alternatif de mobilités sobres soit étudié et chiffré dans les mêmes conditions que le projet, afin que la comparaison soit honnête : un scénario de report modal vers le rail comme une alternative à part entière au projet autoroutier.

Réponse du maître d'ouvrage :

Une réponse complète à cette question a été apportée en réponse aux observations n° 1409.6 et suivantes dans cette même partie.

1971.2 M. BOCHICCHIO (Territoire Mobilités Moselle Nord) : attention à l'aménagement de l'échangeur de RICHEMONT.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage s'engage à avoir une vigilance particulière concernant cet ouvrage lors des phases d'études détaillées et de réalisation.

Commentaire de la commission d'enquête

Prend acte de l'engagement du maître d'ouvrage.

2089.2 A. BERNARD : une troisième voie ferrée entre Thionville et Bettembourg.

Réponse du maître d'ouvrage :

Une réponse complète à cette observation a été produite dans la partie C "Propositions du public" du présent document.

2115.1 : supprimer les passages à niveau et créer des voies d'évitement + une voie supplémentaire pour améliorer le ferroviaire.

Réponse du maître d'ouvrage :

Une réponse complète à cette observation a été produite dans la partie C "Propositions du public" du présent document.

2298.5 O. CHODRON : déplore qu'une voie dédiée aux TC ne trouve pas sa place dans le nouveau tronçon.

Réponse du maître d'ouvrage :

Il n'est en effet pas envisagé d'aménagement une voie réservée aux transports en commun dans la section neuve (contournement ouest de Thionville) qui sera créée dans le cadre du projet A31bis secteur Nord.

D'une part, les modélisations de trafic ne font pas apparaître de congestion ou de saturation sur cette section. Les transports en commun qui emprunteront le tunnel rouleront donc à une vitesse nominale dans la circulation générale.

D'autre part, l'aménagement d'un tunnel profond de plus de 2,5 kilomètres représente un investissement très conséquent. L'ajout d'une voie supplémentaire dans chaque sens nécessiterait d'élargir le diamètre de chaque tube de plusieurs mètres afin de disposer de l'espace nécessaire. Ce choix induirait un surcoût très important (dimensionnement de la ventilation, des accès de secours et conception générale) ainsi que des impacts environnementaux et urbains très importants (élargissement de la zone d'influence géotechnique du tunnel sur des zones urbanisées et augmentation du volume de déblais) par rapport à la solution retenue (2 tubes à 2 voies chacun, cf. §4.1.4.1 de la pièce B).

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris acte.

Questions

108.6 S. RENAULT : Quels aménagements cyclables et piétons prévus avec continuités sécurisées ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Dans le cadre du projet A31bis secteur Nord, il n'est pas prévu d'aménagements cyclables ou piétons, en dehors du rétablissement des voiries existantes (cf. §3.3.1.2.2.8 de la pièce E2, décrivant les ouvrages de franchissement de l'autoroute). Le maître d'ouvrage a produit plusieurs éléments relatifs aux initiatives pour favoriser les modes actifs en réponse aux observations n°76.2, 108.6 et suivantes.

512.3 N.LAURENT : Pourquoi ne pas réactiver le projet de RER sur les anciennes voies de ferrées inutilisées ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet de service express régional et métropolitain (SERM) Lorraine-Luxembourg est justement en cours d'élaboration par l'État, la Région Grand Est et les principales collectivités locales, en association étroite avec le Grand-Duché de Luxembourg. Le schéma d'ensemble du SERM comprendra justement des améliorations de fréquence sur les principales lignes TER (notamment, un TER toutes les 7 min 30 en point sur l'axe Metz-Thionville-Luxembourg) et l'étude de l'ouverture aux services des voyageurs de la ligne Forbach-Thionville.

Le volet ferroviaire du projet de SERM est décrit plus spécifiquement ci-dessous, en réponse aux propositions n°95.5, 194.2 et suivantes, §C Propositions du public du présent mémoire.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris acte.

609.2 : Le scénario consistant à investir la somme équivalente au coût du projet dans le ferroviaire a-t-il été étudié, et si oui quelles sont les raisons qui ont conduit à ne pas le retenir ?

Réponse du maître d'ouvrage :

En application de la lettre de commande ministérielle du 28 juin 2019 et de l'article 1 de la décision ministérielle du 5 janvier 2024 sur le projet, les études de ce dernier sont conduites dans l'hypothèse d'une mise en concession ne nécessitant pas de subvention publique, le péage finançant intégralement la construction puis l'exploitation de l'autoroute. Dès lors, il n'est pas prévu de financement public pour ce projet (cf. §3.4.1 de la pièce F). Il n'existe donc pas de scénario consistant à investir une somme équivalente sur d'autres projets. Le maître d'ouvrage rappelle également que le projet A31bis secteur Nord comporte des infrastructures pour les transports collectifs, avec la réalisation de voies réservées sur l'espace dédié à la bande d'arrêt d'urgence. Le projet prévoit bien l'aménagement de voies réservées pour les transports en commun, sur l'espace habituel de la bande d'arrêt d'urgence, entre Thionville et la frontière luxembourgeoise (cf. §4.1 de la pièce B). Celles-ci, grâce à la fiabilisation des temps de parcours permise par le projet A31bis secteur Nord, permettent de projeter un développement volontariste des cars express avec des hypothèses de près de 35 liaisons à chaque heure de pointe entre la France et le Luxembourg, soit des cars express toutes les 1 minutes 40 en moyenne à ces périodes de pointe, contre 23 cars/heure en heure de pointe en situation de référence, soit une fréquence renforcée de +50% dans le sens de la pointe le matin et le soir. En effet, l'aménagement des voies réservées n'est permis que par le projet A31bis, qui comprend notamment l'élargissement à 2x3 voies au nord de Thionville, la réalisation du contournement ouest de Thionville en tunnel profond, et le traitement de l'autoroute A31 actuelle en traversée de Thionville.

Les modalités de financement du projet autoroutier (péage et subvention d'équilibre nulle) permettent justement de préserver les crédits publics nécessaires à la réalisation des projets de transports collectifs, dont notamment le renforcement de la ligne ferroviaire Metz-Thionville-Luxembourg.

En réponse à une question de la commission d'enquête (cf. §D3 Concession/Péage du présent mémoire), le maître d'ouvrage rappelle que le coût total du projet est estimé, aux conditions économiques de septembre 2023, à environ 1,1 milliards d'euros. Le développement des transports ferroviaires et collectifs constitue la priorité des financements publics, afin d'encourager le report de la voiture individuelle et du transport par camion vers ces modes. À ce titre, le volet Mobilités 2023-2027 du contrat de plan État-région (CPER) de la région Grand Est prévoit une enveloppe totale de 2 120,19 M€ (dont 708,57 M€ de part État et 708,55 M€ de part Région), au sein de laquelle 329,50 M€ sont dédiés à l'aménagement du réseau routier national, soit 15% de l'enveloppe, et 1 486 M€ sont dédiés aux services express régionaux métropolitains (SERM) et au ferroviaire, soit 70% de l'enveloppe.

Le volet ferroviaire du projet de SERM est décrit plus spécifiquement ci-dessous, en réponse aux propositions n°95.5, 194.2 et suivantes, §C Propositions du public du présent mémoire.

Commentaire de la commission d'enquête

Prend note des explications fournies par le maître d'ouvrage qui synthétisent et complètent les réponses développées dans Propositions et Principe concession.

1375.2 A. HOLSENBURGER : Une augmentation de la capacité ferroviaire ne poserait-elle pas des problèmes de supervision ? la réouverture de gares permettraient-elles de réutiliser le réseau abandonné (entre Esch s/Alzette et Luxembourg ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Les enjeux de la supervision de l'exploitation du réseau ferré dans un contexte d'augmentation de sa capacité sont étudiés en même temps que ces projets de renforcement. A ce stade des études, aucune problématique particulière n'est relevée.

Par ailleurs, les modalités de développement d'une offre de transport en commun desservant Esch-sur-Alzette sont étudiées dans le cadre de la préfiguration du projet de service express régional métropolitain (SERM) Lorraine-Luxembourg. Dans un premier temps, il est plutôt envisagé de mettre en place des services de cars express, éventuellement sur des voies réservées afin de desservir au mieux les zones urbaines et leurs centralités (non desservie par cette ligne fermée à la circulation depuis plusieurs dizaines d'années).

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris acte.

1698.2 Association Les amis de la terre Moselle : Dans le cadre des investissements dans le ferroviaire programmés, quels résultats d'un investissement massif dans les infrastructures ferroviaires transfrontalières (voyageurs et fret) ? Quels gains de trafic ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le scénario déjà prévu de développement massif des infrastructures ferroviaires transfrontalières constitue l'option de référence de l'évaluation socio-économique du projet A31bis ; celle-ci est présentée §2.4 de la pièce F (évaluation socio-économique). L'étude démontre que, si ces investissements programmés sont effectivement nécessaires pour répondre aux besoins de mobilité, ils demeurent insuffisants à eux seuls.

Le maître d'ouvrage a produit une réponse complète à cette demande pour les deux premières observations de la partie B.II.2.3 du présent document. Le volet ferroviaire du projet de SERM est décrit plus spécifiquement ci-dessous, en réponse aux propositions n°95.5, 194.2 et suivantes, §C Propositions du public du présent mémoire.

II.2.4 Camions

- Observations N° **1.2 F. ESSOMBA, 89.2, 128.3, 154.3, 166.17 P. TARILLON, 250.3, 263.3 A. HUMBERT, 277.2, 346.2 BC, 427.4 L. SCHWEITER, 625.2, 717.2, 764.1, 802.1, 1109.3, 1110.3, 1245.1, 1510.4 S. JAGET, 1567.2, 1674.4, 1704.1 C. LE NEVEU, 1870.6 G. WOBEDO, 2059.7 AGIRR – FNAUT Lorraine, 2124.3 Michèle, 2171.3 K. THIERRY SCHMITT, 2182.2, 2280.5, 2287.6 M. GUENDOUZI :**

Voies dédiées / régulation du trafic/ interdiction de circulation (heures de pointe, tronçons saturés).

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet A31bis secteur Nord vise, entre autres, à aménager un itinéraire de transit fiable et sécurisé, notamment pour le transport de marchandises (cf. §2.4 de la pièce B). La création du contournement ouest de Thionville permettra d'interdire le transit des poids lourds sur l'A31 actuelle dans la traversée de Thionville, section où la circulation des poids lourds crée de nombreuses nuisances (bruit et congestion notamment), et d'y diminuer le volume de trafic poids lourds, limité à la desserte locale (cf. §3.3.2 de la pièce F).

Par ailleurs, le projet est dimensionné afin de réduire la saturation du réseau autoroutier et la congestion associée, du fait notamment du taux important de poids lourds. La mise à 2x3 voies au nord

de Thionville ne nécessite pas la création de voie dédiée aux poids lourds et permet la création d'une voie réservée aux transports en commun sur la bande d'arrêt d'urgence.

Enfin, une interdiction de dépassement pour les poids lourds lors des heures de pointe est déjà mise en œuvre sur l'ensemble de l'axe A31 en Lorraine. **Le maître d'ouvrage s'engage à évaluer l'opportunité de poursuivre cette régulation lors de la mise en service effective du projet A31bis secteur Nord.** Les dépassements de poids lourds, qui perturbent souvent la circulation, seront également interdits dans le tunnel. Il est cependant impossible d'interdire complètement la circulation des poids lourds sur le réseau à certaines heures et cette option n'est donc pas envisagée.

Commentaire de la commission d'enquête

Prend acte des projets et de l'engagement du maître d'ouvrage.

- Observation N° **1870.6** G. WOBEDO :

Parkings d'attente dédiés. [Cette observation est relative aux aires de stationnement PL]

Réponse du maître d'ouvrage :

Le secteur Nord du projet A31bis prévoit la modernisation et l'agrandissement des aires d'Entrange et de Porte de France. Ces projets sont présentés en détail §3.2.1.2.2.7 de l'étude d'impact (pièce E2). Le projet prévoit notamment l'ajout de 49 places supplémentaires pour les poids-lourds sur l'aire d'Entrange (il y en a 15 aujourd'hui).

La Région Grand Est est compétente pour la gestion et le développement d'une grande partie du réseau routier national depuis le 1er janvier 2025 (cf. §2.8 de la pièce B). Dans ce cadre, elle porte une stratégie de modernisation des aires de service et de repos à destination des poids lourds. Une feuille de route est en cours d'élaboration : celle-ci comprendra des projets d'agrandissement, de sécurisation et d'amélioration des services sur les aires de service et de repos.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris acte.

- Observations N° **5.6** T. BOVIS, **9**, **237.2** A. KUHM, **387.4** M. MILLETT, **421.4**, **805.3**, **1120.7** C. GARREAUD, **2110.6** Collectif NON à l'A31bis :

Surplus de trafic de poids lourds car : projet usine hydrogène à Florange, capacité routière renforcée à proximité du domaine de Bétange, A31 encore plus utilisée, carburant moins cher au Luxembourg.

Réponse du maître d'ouvrage :

Cette observation a fait l'objet de deux réponses complètes et complémentaires dans cette partie, en réponse aux observations n°5.5, 9.4, 2057.4 ci-dessus, et n°2058.3 de la sous-partie questions.

- Observations N° **36.6** Laurent ACHBACHER, **90.3**, **133.3**, **166.17** P. TARILLON, **274.2**, **370.3**, **497.1**, **514.2** D.ROMAND, **754.4** E. PARADEIS, **1109.3**, **1245.1**, **1418.4**, **1467.6**, N. REINS **1738.5**, **1838.7** A. PALMIER, **1847.4** V. KLEIN, **1868.8** A. CUNY, **1902.1**, **2059.7** AGIRR – FNAUT Lorraine :

Contribution financière PL (taxe, péage).

Réponse du maître d'ouvrage :

Le droit communautaire impose le plafonnement des péages supportés par les poids-lourds à la part des coûts qui peut leur être imputée : usure de la route, occupation plus importante de la voirie, etc.

Les modélisations réalisées dans le cadre des études du projet A31bis prennent l'hypothèse d'un péage 3 fois supérieur pour les poids lourds (cf. §2.6 de la pièce F).

Par ailleurs, la mise en place d'une éco-contribution est bien prévue par la région Grand Est sur le réseau routier national qui lui est mis à disposition. Cette éco-contribution ne sera toutefois pas mise en place sur le réseau routier national concédé.

Toutefois les recettes annuelles qui seront tirées de l'écocontribution ne sont pas du même ordre de grandeur que les financements nécessaires pour réaliser le projet.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris acte.

- Observations N° **471.3, 1940.2** JF. LATTWEIN :

Moins de camions traverseront les villes grâce au contournement.

Réponse du maître d'ouvrage :

Cet aspect correspond en effet à l'un des objectifs du projet (cf. §2.4 de la pièce B).

Les déplacements des poids lourds une fois le projet A31bis secteur Nord réalisés sont présentés §3.2.2 de la pièce F.

- Observations N° **473.3, 1049.3** M. COSTA :

Davantage de camions dans Florange (avec le contournement).

Réponse du maître d'ouvrage :

Les modélisations de trafic font état d'une stabilité du trafic PL sur l'axe rue des Romains dans Florange à l'horizon 2030. Ce trafic est notamment lié à la desserte des zones industrielles et économiques situées à l'Est de la commune (cf. §3.2.2 de la pièce F).

- Observations N° **111.2** R. GRUNENWALD, **149.3** JL. CORDEL, **159.4, 171.7, 166.17** P. TARILLON, **191.1, 203.3** E. KLECHNER, **278.2** A. ROTH, **326.2, 328.7, 359.5, 421.4, 425.4** Marie-Claude, **451.7** Groupe National de Surveillance des Arbres (GNSA), **466.7, 538.6, 542.7** HENRY, **634, 797.2, 802.1, 809.9** S. LANGLAIS, **810.8** J. JADDAOUI, **857.2, 915.5, 1041** J. IGNACZAK, **1066.1** C. LARTILLOT, **1070.7** G. ZMYSLOWSKI, **1095.4** P. BROGNIART, **1232.3** JM. NAUDY, **1245.1, 1307.10, 1325.2, 1426.11** Les écologistes du Pays Messin, **1433.7** M. LIEBGOTT (maire de Fameck), **1467.6** N. REINS, **1486.3** P. KLEFFERT, **1511.4** F. OUDOIN, **1526.3** L. STIEVENARD, **1529.2, 1541.5** J. LE ROUX, **1568.2** M. GILSON, **1572.4, 1581.2** M. CIALDELLA, **1583.3** B. MANIÈRE, **1593.3, 1603.7** J. ROQUES (élus écologistes GE), **1608.2** K. MARMONIER-ECK, **1611.3** F. BONHOURE, **1643.5** Y. KLAMBER, **1738.5, 1760.4, 1810.9** commune de Nilvange, **1847.4** V. KLEIN, **1868.8** A. CUNY, **1930.2** C. KUNTZ, **1961.4** C. COLOMB, **1963.5** commune de Florange, **1969.5** G. CAUW, **1892.7** M. Mme SAGER, **1902.1, 1918.3** Association pour la gratuité et le développement des transports publics en Moselle, **1997.3** G. POISSENOT, **2002.3** Christine, **2004.4** J. KOCZOROWSKI, **2015.4, 2047.7** E. FOUCAULD, **2055.3, 2069.3** M. FRUHLING, **2091.3** S. RAUSCHER, **2115.2, 2123.2, 2124.3** Michèle, **2132.10** P. KLEIN, **2135.7** JB. DECK, **2160.3** E. MASSART, **2179.2, 2203.2** D. DAL DEGAN, **2213.4** A. PIERRON, **2243.9** M. MUSCAT, **2249.2, 2250.5** E. D'ANELLO, **2263.3** JM. POISSENOT, **2268.11** Ecomissions, **2272.7, 2310.2** R. CROCI :

Développer / rendre obligatoire le ferroutage.

- Observation N° **2169.3** : utiliser le canal de la Moselle pour le transport des marchandises.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le développement du transport de marchandises par les voies ferrées ou les voies d'eau représente un objectif très important des politiques publiques portées par le Gouvernement, notamment afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur des Transports. En Lorraine, la voie ferroviaire du Sillon lorrain et le canal de la Moselle font déjà partie des axes majeures de fret au niveau national.

D'une part, concernant le transport par voie fluviale, de nombreuses opérations sont prévues pour développer ce mode de transport. Le trafic fluvial sur la Moselle représente environ 5 millions de tonnes par an. Le volet mobilités 2023-2027 du contrat de plan État-région (CPER) comprend plusieurs aménagements pour continuer à moderniser et fiabiliser cette infrastructure : investissement de 37,7 M€ pour la mise en place de la téléconduite, le changement des organes de manœuvre des portes d'écluses, le remplacement de certaines portes. Il est également prévu d'élargir la porte de garde de Pont-à-Mousson (12,46 M€) et d'allonger l'écluse du port de Nancy Frouard. De plus, l'État accompagne, à travers Voies navigables de France (VNF), la dynamisation des ports de Moselle avec la création de "Ports de Lorraine", pour optimiser la gestion foncière des ports, et de Lorraine Multi Hubs, regroupant également des acteurs privés, chargé de la logistique des plateformes. En sus, plus de 16 M€ de crédits sont inscrits au CPER en cours concernant le développement des ports en Lorraine. Le nouveau port de Metz fera l'objet d'une première phase d'extension du terminal conteneur. Le port de Nancy - Frouard fera l'objet de travaux de rénovation et de développement de son installation terminale embranchée (ITE) avec le réseau ferroviaire. Le Port de Thionville - Illange bénéficiera d'une remise en service et du développement de son ITE et de ses voies internes.

D'autre part, concernant le fret ferroviaire, l'État a élaboré une stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire (lien ci-dessous) dont l'objectif est de doubler la part modale du fret entre 2023 et 2030, en assurant la pérennité économique de la filière et en améliorant la performance de l'infrastructure. Dans la région Grand Est, l'État et la Région ont élaboré une feuille de route fret et logistique, publiée en 2024, qui vise à concrétiser plusieurs engagements avec la filière afin d'appuyer ce développement. En particulier, le premier engagement de cette feuille de route est la modernisation et le développement du fret ferroviaire avec la régénération de 12 lignes capillaires fret d'ici 2030, l'aide au développement des installations terminales embranchées (ITE, voie ferrée desservant une entreprise, une usine, un dépôt, une zone industrielle ou portuaire à partir du réseau ferroviaire national afin de permettre le transport de marchandise sans rupture de charge) et le soutien aux plateformes multimodales.

Plusieurs investissements sont ainsi prévus au volet mobilités 2023-2027 du contrat de plan État-région (CPER) pour mettre en œuvre ces engagements. Une aide à la rénovation des installations terminales embranchées (ITE) est mise en œuvre depuis 2025 (20 M€) et 155 M€ de travaux de pérennisation des lignes capillaires sont en cours sur la période. De plus, l'État modernise actuellement le triage de Woippy (remplacement de l'ensemble des freins de voie du triage) pour environ 60 M€. De manière complémentaire, la création de deux sas fret est prévue (création d'une 3ème voie d'évitement), au niveau des gares de triage de Woippy et de Bettembourg, pour coordonner le développement des services pour les voyageurs et les marchandises. Une réponse complète présente ces aménagements dans la partie §C Propositions du public du présent document.

Enfin, le Sillon Lorrain est traversé par le service de l'Autoroute ferroviaire Perpignan – Bettembourg. Ce service est présenté en détail dans la partie D "Questions de la commission d'enquête" du présent document, en réponse aux propositions n°100, 125.4, et autres.

En conclusion, le projet A31bis secteur Nord s'inscrit dans un contexte national et régional d'investissements très conséquents en faveur du fret ferroviaire et fluvial, complémentaires au projet autoroutier. Le maître d'ouvrage souligne qu'il est en revanche impossible, en application du droit européen et français, d'obliger une entreprise à utiliser l'un ou l'autre des modes de transport.

Liens :

- Stratégie nationale <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/strategie-nationale-fret-ferroviaire>
- Feuille de route régionale : <https://www.logistique-grandest.fr/feuille-de-route/>

Commentaire de la commission d'enquête

Prend acte des projets, actions en cours et engagements des différents partenaires et autorités compétentes en matière de fret fluvial et ferroviaire, au sein d'une stratégie nationale et régionale et en complémentarité du projet autoroutier.

Questions

Sera-t-il possible de rejoindre Terville en sortant du tunnel (au niveau de l'échangeur de l'Etoile) ?

Réponse du maître d'ouvrage :

La configuration de l'échangeur n°42 de Bétange réaménagé présentée dans le cadre du dossier d'enquête publique (partie 4.2.3 de la pièce B) permet de maintenir intégralement tous les mouvements existants. Toutefois, conformément aux objectifs du projet et dans l'objectif d'en limiter les impacts, il n'est pas prévu d'ajouter de nouveaux raccordements au réseau local. Avec le projet A31bis secteur Nord, l'accès à Terville sera donc possible :

- En venant du Luxembourg par A31, en sortant à l'échangeur n°42 comme actuellement ;
- En venant de Thionville par la traversée de Thionville (A31 actuelle), en sortant à l'échangeur n°42 comme actuellement ;
- En venant du sud de Thionville via le contournement ouest de Thionville, en sortant au niveau de l'échangeur n°43, situé à moins de 2 kilomètres de l'échangeur n°42.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris acte.

1730.4 AGIRR-FNAUT : Quels sont les moyens de faire respecter l'interdiction pour les camions en transit d'emprunter le pont de Beauregard ? Comment différencier les camions en transit des autres camions desservant l'agglomération de Thionville ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Tout d'abord, un arrêté préfectoral de police interdisant le transit des poids-lourds dans la section de l'A31 traversant Thionville, déviée grâce à la section neuve prévue dans le cadre du projet A31bis, sera pris dès la mise en service de la nouvelle infrastructure. Une signalisation adaptée sera mise en place dès cette mise en service, conformément au code de la route.

Ensuite, à l'instar de ce qui est réalisé sur la traversée de Strasbourg (M35), déviée par la réalisation du contournement ouest de Strasbourg (COS, autoroute A355), des contrôles de police et des contrôleurs des transports terrestres seront réalisés plusieurs fois par mois sur l'actuelle traversée de Thionville (les contrôles à Strasbourg montrent que très peu de poids lourds sont en infraction). Enfin, le maître

d'ouvrage analysera également la possibilité de mettre en place des dispositifs automatiques de contrôle-sanction sur cette section.

Enfin, le maître d'ouvrage analysera également la possibilité de mettre en place des dispositifs automatiques de contrôle-sanction sur cette section.

Commentaire de la commission d'enquête

Prend note et encourage le maître d'ouvrage à poursuivre sa réflexion sur la mise en place de moyens de contrôle efficaces.

2058.3 MT. MANTELLINI : Voie de desserte à créer dans le cadre du projet E-LOG'IN 4 (selon plan joint) qui génèrera des flux importants de camions chaque jour, camions qui vont saturer certains axes de Tervil. Intégration de ce site de nouvelles activités au dossier A31bis.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet E-LOG'IN 4 et ses impacts en termes de circulation ont bien été pris en compte dans le cadre des études de trafic et de l'évaluation socio-économique du projet. Le projet est bien recensé dans les projets pris en compte §2.3.4 de la pièce F (évaluation socio-économique) avec plus de détails en annexe 5.6.2. L'identification des projets urbains permet d'affiner géographiquement les projections de population et d'emplois générales établies par les instituts nationaux de la statistique français et luxembourgeois présentées dans la partie 2.3. La répartition des croissances de populations et d'emplois par zone du modèle tient compte des projets urbains connus, sans remettre en question les projections établies par ces organismes à une échelle plus large.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage indique avoir rencontré les porteurs du projet E-LOG'IN 4 au cours de l'enquête publique. Ces derniers ont pu présenter leur étude concernant les raccordements possibles de cette zone aux infrastructures du territoire et notamment au réseau autoroutier. Le porteur de projet s'est engagé à revenir vers le maître d'ouvrage dès qu'une solution de raccordement sera formellement actée et concrétisée.

Le maître d'ouvrage s'engage à rencontrer à nouveau le porteur du projet E-LOG'IN 4 dès que le choix des modalités de raccordement sera réalisé.

Dans tous les cas, la conception du projet A31bis secteur Nord, élaborée sur la base des modélisations de trafic, tient compte de ce surcroît de trafic poids-lourds sur le territoire. En complément, une réponse à cette observation a également été apportée §C Propositions du public du présent mémoire (observations n°1833.9) et en réponse à une question de la commission d'enquête (§D1 Mobilités).

Commentaire de la commission d'enquête

Prend acte de l'engagement du maître d'ouvrage de prendre en compte les besoins du projet et rencontrer la société E-LOG'IN 4.

- **2211.2 L. LAMBERT :** obliger les camions à emprunter l'A30 à la bifurcation A30/A31.

- Observations N° **81.2, 194.4, 217.4, 494.1 A.GILEWICZ, 837.2 :**

Sécurité sur la route / tunnel obligatoire.

- Observations N° **144.3, 323.4, 422.4 M. REMIGY, 444, 538.6, 1124 bc, 2124.3 Michèle :**

Les camions continueront d'emprunter l'A31 ou les voies secondaires en traversant les villes et villages.

Réponse du maître d'ouvrage :

Une interdiction du transit des poids-lourds sera mise en place sur la section de l'A31 traversant Thionville qui sera déviée par la section neuve prévue dans le secteur Nord du projet A31bis. Dès lors, les poids-lourds en transit seront, en effet, obligés d'emprunter l'A30 dès l'échangeur A30/A31 de Richemont, puis la section neuve prévue, principalement en tunnel, dans le cadre du projet A31bis.

Par ailleurs, les modélisations de trafic montrent justement une augmentation du trafic sur l'A31 dans le futur, du fait de ce report. Les modélisations montrent également que la mise en service du projet pourrait induire, selon leur itinéraire final, un léger report de trafic des poids lourds vers l'A30, qui est également un axe de transit important. Les autoroutes A31, A30 et A4 ont justement pour vocation d'accueillir le trafic de transit des poids lourds.

L'autoroute A30 fait partie des sections du réseau routier national mises à disposition de la Région Grand Est depuis le 1er janvier 2025, en vertu d'une expérimentation permise par la loi du 21 février 2022 dite 3DS (notamment son article 40, cf. §2.8 de la pièce B). Dans ce cadre, la Région souhaite mettre en œuvre une écocontribution poids lourds afin de disposer de ressources nouvelles financer des améliorations de cet axe.

Enfin, le maître d'ouvrage s'engage à accompagner les communes souhaitant mettre en place des interdictions de transit pour les poids lourds, quand elles ne l'ont pas déjà fait.

Commentaire de la commission d'enquête

Prend acte des dispositions prévues et de l'engagement du maître d'ouvrage.

II.3 Thème NUISANCES/VIBRATION

- Observation N° **1411.6** M F Lacour, **1698.7** les Amis de la Terre, **1887.1** M V Bossi :

Renforcement des garanties relatives à la qualité de l'air, au bruit et à la santé des populations riveraines.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les aménagements prévus respectent les objectifs prescrits par la réglementation. Concernant le bruit, la conception du projet respecte strictement les dispositions de l'arrêté du 30 mai 1996 modifié relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit. Le cadre réglementaire est rappelé au chapitre 3 de l'étude acoustique (pièce K7).

De même, concernant la qualité de l'air, la conception du projet respecte strictement les valeurs réglementaires prescrites par les directives européennes n°2004/107/CE du 15 décembre 2004 et n°2008/50/CE du 21 mai 2008, transposées en droit français par le décret 2010-1250 du 21 octobre 2010 relatif à la qualité de l'air (codifié aux articles R221-1 à R221-3 du code de l'environnement). Ce cadre juridique est présenté au chapitre 1.2 de l'étude air et santé (pièce K8).

Par ailleurs, le maître d'ouvrage a, en pratique, conduit la conception du projet avec des objectifs plus ambitieux, au-delà du strict respect des objectifs réglementaires.

Concernant le bruit, afin d'améliorer l'insertion du projet dans son environnement humain et, notamment, sur plusieurs sections où le développement de l'urbanisation met en évidence des impacts de l'A31 existante sur des zones d'habitations, le maître d'ouvrage a planifié des protections acoustiques

supplémentaires entre Thionville et la frontière luxembourgeoise et au sud du nœud de Richemont, intégrées au projet soumis à enquête publique.

En effet, sur la section où l'A31 fait l'objet d'un aménagement au sud de l'échangeur de Richemont, et sur la section où l'A31 fait l'objet d'un aménagement sur place au nord de Thionville, le projet ne constitue pas une transformation significative de l'infrastructure et aucune obligation réglementaire ne s'applique. Toutefois, le maître d'ouvrage a souhaité profiter de l'opération pour installer des protections acoustiques au droit des zones d'habitations potentiellement exposées à des nuisances supérieures à 65 dB(A) de jour, afin de garantir un niveau d'exposition à moins de 65 dB(A) de jour (cf. §4.5 de la pièce B).

De même, concernant la qualité de l'air les seuils prescrits par la nouvelle directive 2024/2881 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2024 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe, directive qui sera prochainement transposée en droit français, ont été pris en compte par anticipation.

Dès lors, les garanties relatives à la qualité de l'air, au bruit et à la santé des populations riveraines, ont été effectivement renforcées vis-à-vis des seules exigences réglementaires en vigueur.

Enfin, le maître d'ouvrage s'engage à mettre en place un dispositif de suivi exhaustif et transparent des indicateurs environnementaux et sanitaires comme indiqué dans l'étude d'impact. En matière environnemental, le dispositif de suivi préfiguré est à retrouver dans la partie 6.3.2.1.8 de l'étude d'impact (partie 4 de la pièce E). De plus, le maître d'ouvrage s'engage aussi à réaliser un suivi transparent des niveaux de bruit et de pollution, notamment afin de suivre la performance des dispositifs de protection mis en place (notamment les protections acoustiques s'agissant du bruit).

Commentaire de la commission d'enquête

Les contrôles après mise en service seraient une garantie du respect des normes

II.3.1 Bruit

- Observations N° 5.7 M T. Bovis, 7.7 M F. Bonin, 13.4, 23.1 M O. Feuerstoss, 39.2 M Dumitru, 47.1, 79.2, 83.2, 88.1, 93.5, 103.3, 121.6, 124.4, 131.1, 139.1, 144.4, 148.5, 152.1, 166.11 M P Tarillon 168.1, 182.4, 189.1, 192.4 Fédération patrimoine-environnement, 195.2 M D Maurer, 199.2, 212, 215.4 M S Richert, 217.5, 225.2 Mme MT Chavanel, 251.6, 258.2, 263.2, 276.4, 281.3, 289.1, 318.2, 323.5, 332.4, 339.8 Mme M Schneider, 345.3, 347.5 M F Wehrli, 364.3, 371.5, 375.5, 383.3 Mme I Catalan, 412.3, 413.2 M D Gilbertz, 421.2, 422.1 M M Remigy, 432.4, 451.5 Groupe National de Surveillance des arbres, 454.5, 465.4, 497.3, 506.2 M Remy, 508.4, 511.5 Mme L Humbel, 515.2, 520.1, 523.1, 526, 540.3, 542.6 M Henry, 547.4, 570.1, 581.3 Mme V Stella, 583.4, 591.3, 630.3, 637.3 Mme Cindy, 638.5 M A Morhange, 639.4 M M Kuhn, 641.5 M Kenny, 659.1, 675.3, 676.1, 677.4, 681.2, 688.3 M Cesare, 703.3, 711.1, 725.2 Mme Elsa, 734.4, 736.4, 740.1, 755.4 E Nathanson, 759.4 Mme Z Soudani, 771.2 M J Scherer, 780.1 Mme S Vallet, 781.2 Mme B Polchcolayn, 784.3, 786.2 M Michel, 788.3 M Mathieux, 798.2, 806.5, 810.4 M J Jaddaoui, 814.4, 818.4 M A Pointel, 845.3, 876.3, 885.3, 900.1, 909.3, 915.2, 916.2, 917.1, 918.1, 920.1 M JP Pablos, 923.4, 934.4, 967.5 Mme R Rau, 968.1 M Vincent, 969.1 Mme M Schweitzer, 978.3, 1031.2, 1066.5 Mme C Lartillot, 1070.2 M G Zmyslowski, 1077.1, 1083.7, 1114.2, 1126.2 M C Studer, 1138.2 Mme C Leduc, 1142.1, 1173.6 M P Wernain, 1189.4 M Y Federkeil, 1198.2 Mme A Gondat, 1236.3 M E Grypczynski, 1243.2, 1253.2 Mme Marion, 1256.6 Mme I Bertrand, 1268.7, 1288.2, 1290.1, 1307.4, 1310.2, 1317.5 M Anthony, 1328.2 M G Avril, 1337, 1340.2, 1363.4, 1389.2 Mme M Gonigam, 1402.2

Mme Monique, **1410.4** M X Denorme, **1420.3** Mme Beck, **1429.2** M Hann, **1441.5** Mme C Noel, **1448.3** Mme M Pinque, **1465.2**, **1468.3** M R Laumesfeid, **1510.3** Mme S Jaget, **1541.3** M J Leroux, **1561.4** M D Queyrel, **1565.3**, **1568.3** Mme M Gilson, **1582.2** M M Hahn, **1588.3** Mme C Dewilde, **1603.3** Les Écologistes, **1681.1** M S Cornault, **1688.2** Mme P Albert, **1692.2** Mme M Altenhoven, **1693.1**, **1723.6** M A Piccininno, **1733.2** M B Montagne, **1737.1** M P Landragin, **1763.3** Mme A Claude, **1768.2**, **1774.1**, **1776.3** Mme L Rodriguez, **1783.1**, **1786.6**, **1817.4**, **1838.4** Mme A Palmier, **1850.3** M R Hormain, **1851.1**, **1868.1** Mme A Cuny, **1869.2** M D Spediacci, **1900.3** Mme A Hotton, **1907.1**, **1934.3**, **1940.3** M JF Lattwein, **1953.5**, **1958.3**, **1975.2** M M Bujon, **1984.2** M Y Kowalski, **2007.6** Mme M Panot, **2045.2** M E Cadoret, **2049.4**, **2057.2** Mme A Humbert, **2061.1** Mme A Humbert, **2062.1**, **2070.2** Mme E Talarczyk, **2071.5** M J Wendenbaum, **2076.3**, **2082.1** Mme C B, **2093.5** Mme A Muller, **2100.3**, **2103.3**, **2130.3** Mme DDS, **2139.1** Mme E Riviere, **2164.3** Mme D Boucher, **2136.5** M Wahid, **2138.10** M Seddik, **2146.5** M Seddik, **2150.2**, **2156.6** Mme F Simon, **2177.5**, **2188.4** Mme M Richard, **2195.4** M S Aubertin, **2215.2**, **2225.2** M S Wahid, **2227.3** M S Wahid, **2240.2** Mme S Leguil, **2243.3** Mme M Muscat, **2248.7** M JF Secondé, **2252.2**, **2255.1**, **2269.1** M M Valentin, **2272.6**, **2273.1**, **2278.2** Mme F Gasparrini, **2297.3** Mme Malika, **2302.6**, **2308.3** :

Dégradation de la qualité de vie en général et surtout pour les habitants de Florange et Terville, (132 habitations, 2 établissements sensibles voir 2146) mais aussi des villages traversés l'exposition au bruit favorise l'hypertension. Peut-on vivre convenablement avec une ambiance sonore quasi permanente de 60dB ?

Réponse du maître d'ouvrage :

La conception du projet respecte strictement les dispositions de l'arrêté du 30 mai 1996 modifié relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit. Les aménagements prévus respectent donc les objectifs prescrits par la réglementation. Le projet permettra également d'améliorer l'ambiance sonore globale sur le territoire, via l'installation de protections à la source, inexistantes aujourd'hui, au droit des autoroutes A30 et A31.

Le maître d'ouvrage a fait le choix d'aller au-delà du strict respect des objectifs réglementaires dans l'aménagement de protections acoustiques au droit des autoroutes existantes A30 et A31 qui seront élargies. Ce choix permettra d'améliorer la situation existante sur plusieurs sections notamment sur l'A31 au sud de l'échangeur A30/A31 situé à Richemont ainsi que sur l'A30 entre cet échangeur et le diffuseur actuel n°2b situé à Fameck. Des zones d'habitation ou des équipements collectifs bénéficieront donc de protections acoustiques qui ne seraient pas installées en l'absence de projet :

- Sur la section où l'A31 fait l'objet d'un aménagement sur place au nord de Thionville, le projet ne constitue pas une transformation significative de l'infrastructure et aucune obligation réglementaire ne s'applique. Toutefois, le maître d'ouvrage a souhaité profiter de l'opération pour installer des protections acoustiques au droit des zones d'habitations potentiellement exposées à des nuisances supérieures à 65 dB(A) de jour, afin de garantir un niveau d'exposition à moins de 65 dB(A) de jour.
- Sur le contournement ouest de Thionville, section neuve créée dans le cadre du projet, les seuils réglementaires applicables sont de 60 dB(A) de jour et 55 dB(A) de nuit. Les protections acoustiques présentées dans le dossier et incluses dans l'aménagement sont dimensionnées pour respecter ces seuils, en recherchant systématiquement une installation de protection à la source (merlon, mur anti-bruit, ...) avant toute intervention sur les bâtiments existants (protection de façade).
- Sur la section où l'A30 fait l'objet d'un aménagement sur place, le projet constitue une transformation significative de l'infrastructure et les zones d'habitations présentes font partie

de zones d'ambiance sonores non modérées à l'état initial. Dès lors, les seuils réglementaires applicables sont de 65 dB(A) de jour et 60 dB(A) de nuit. Les protections acoustiques présentées dans le dossier et incluses dans l'aménagement sont dimensionnées pour respecter ces seuils, en recherchant systématiquement une installation de protection à la source (merlon, mur anti-bruit...) avant toute intervention sur les bâtiments existants (protection de façade).

- Sur la section où l'A31 fait l'objet d'un aménagement au sud de l'échangeur de Richemont, le projet ne constitue pas une transformation significative de l'infrastructure et aucune obligation réglementaire s'applique. Toutefois, le maître d'ouvrage a souhaité profiter de l'opération pour installer des protections acoustiques au droit des zones d'habitations potentiellement exposées à des nuisances supérieures à 65 dB(A) de jour, afin de garantir un niveau d'exposition à moins de 65 dB(A) de jour.

Enfin, le projet permettra la résorption des derniers points noirs du bruit inscrits au plan de prévention du bruit dans l'environnement du département de la Moselle, notamment sur la section de l'A31 en traversée de Thionville.

Commentaire de la commission d'enquête

Le maître d'ouvrage s'engagerait au respect des normes sur l'ensemble du secteur nord cad de Richemont à la frontière permettant de réduire les points noirs de bruit en traversée de Thionville.

Observations N° **28.1, 33.5** M F. Golin, **53.5** M Théophile, **60.1** Mme Karine, **83.1, 93.6, 106.4** Mme Menzin, **108.3** M S Renault, **110.4, 115.2** Mme C Wahler, **135.7** Mme L Masson, **166.12** M P Tarillon, **169.3, 260.3, 298.1, 306.1, 320.2, 321.2, 354.4, 397.2, 428.4, 475.5** Mme S Lasky, **504.1, 517, 529.1, 560.2, 561.3, 693.5** Mme Celine, **743.6** M Della Rosa, **789.3** M P Rivaud, **839.1, 893.1** M A Harmouche, **921.1** Mme M Leggieri, **922.1, 977.2** Mme C Giese, **993.4** Mme N Menzin, **1027.2, 1782** M S Meesmaecker, **1821.1, 1831.3, 1867.3** Mme S Marotel, **2054.3** Mme C Beurton, **2068.3** Mme C Leger, **2148.3, 2197.4** Florange Avenir, **2231.9** LFI, **2235.3** M V Cestaro, **2237.6** Mme S Cestaro, **2290.1** :

Nuisances pendant des années de chantier (bruit, poussières, perturbation trafic) phasage des travaux pas d'info.

Quelles mesures concrètes seront mises en œuvre pour limiter ces nuisances au voisinage des zones habitées ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le phasage et l'organisation des travaux relèveront de la compétence du concessionnaire, désigné via une procédure d'appel d'offres, pour finaliser les études et les procédures, financer et réaliser les travaux, puis exploiter la future infrastructure.

Des mesures géographiques (éloignement des zones sensibles), temporelles (adaptation des horaires) et organisationnelles (homologation des engins) seront appliquées.

Les travaux d'élargissement des infrastructures A31 et A30 existantes seront réalisés en maintenant deux voies par sens de circulation. Les travaux débiteront par les élargissements en rives des autoroutes, puis la circulation sera déportée sur les nouvelles plateformes permettant ainsi la libération de la partie centrale de la plateforme pour l'achèvement des travaux. Le schéma ci-dessous présente le phasage des travaux d'élargissement.



Des coupures ponctuelles et de nuit seront sans doute nécessaires pour certains travaux sur les ouvrages d'art, notamment pour leur démolition quand celle-ci est prévue. Ensuite, les nouveaux ouvrages seront conçus de manière à gêner le moins possible la circulation avec des travaux de nuit sous coupures pour la pose des structures principales et de jour sous circulation pour les travaux d'achèvement. En cas de coupures, des itinéraires de déviation seront mis en place.



Les travaux du contournement de Thionville pour la section neuve n'auront que très peu d'incidence sur la circulation si ce n'est pour le transport des matériaux.
Pour l'ensemble de ces travaux, il sera établi des Dossier d'Exploitation sous Chantier donnant lieu à des arrêtés d'exploitation sur les différents axes concernés.

Ce dossier comprendra tous les éléments d'information utiles sur la nature du chantier, sa durée prévisible, les nuisances sonores attendues ainsi que les mesures prises pour limiter ces nuisances. Au vu de ces éléments, le préfet pourra, s'il estime que les nuisances sonores attendues sont de nature à causer un trouble excessif aux personnes, prescrire, par un arrêté motivé, pris après avis des maires des communes concernées, des mesures particulières de fonctionnement du chantier, notamment en ce qui concerne ses accès et ses horaires.

Commentaire de la commission d'enquête

Le maintien des 2X2 voies lors des travaux d'élargissement et un dossier préalable comprenant les mesures prises pour limiter les nuisances sonores durant les travaux seraient des garanties aussi bien pour les automobilistes que les riverains.

- Observations N° **1409.12** Huglo Lepage Avocats, **2206** Mme E Spielmann :

Doute sur la valeur de l'étude acoustique, voir contribution. La sous-évaluation de l'augmentation de trafic a un impact direct sur la gestion de la pollution sonore.

Réponse du maître d'ouvrage :

Contrairement aux allégations, l'étude d'impact sur le bruit (pièce K6) montre une amélioration globale de l'ambiance sonore sur le territoire. Notamment, sur la section de l'A31 au Nord de Thionville qui sera élargie, le maître d'ouvrage a souhaité profiter de l'opération pour améliorer l'insertion de l'infrastructure dans son environnement. Le projet intègre donc 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.

De plus, le maître d'ouvrage rejette toute sous-évaluation de l'augmentation du trafic, en situation de référence ou en situation de projet. Les hypothèses de trafic pris en compte sont présentées dans la partie 5.1.7 de l'étude acoustique (pièce K7).

Le maître d'ouvrage souligne enfin que si ces mesures étaient sous-estimées dans une situation hypothétique, ce biais aurait conduit à augmenter les exigences de la réglementation pour le maître d'ouvrage. La réglementation étant, en effet, plus contraignante en cas d'ambiance sonore modérée à l'état initial. Des zones urbaines se trouveraient ainsi en zone d'ambiance sonore modérée ; les mesures mises en œuvre auraient alors dû rétablir une situation moins bruyante que la réalité, au bénéfice des riverains.

Commentaire de la commission d'enquête

La meilleure des garanties pour les riverains serait les mesures acoustiques après travaux et leur obligation de résultats.

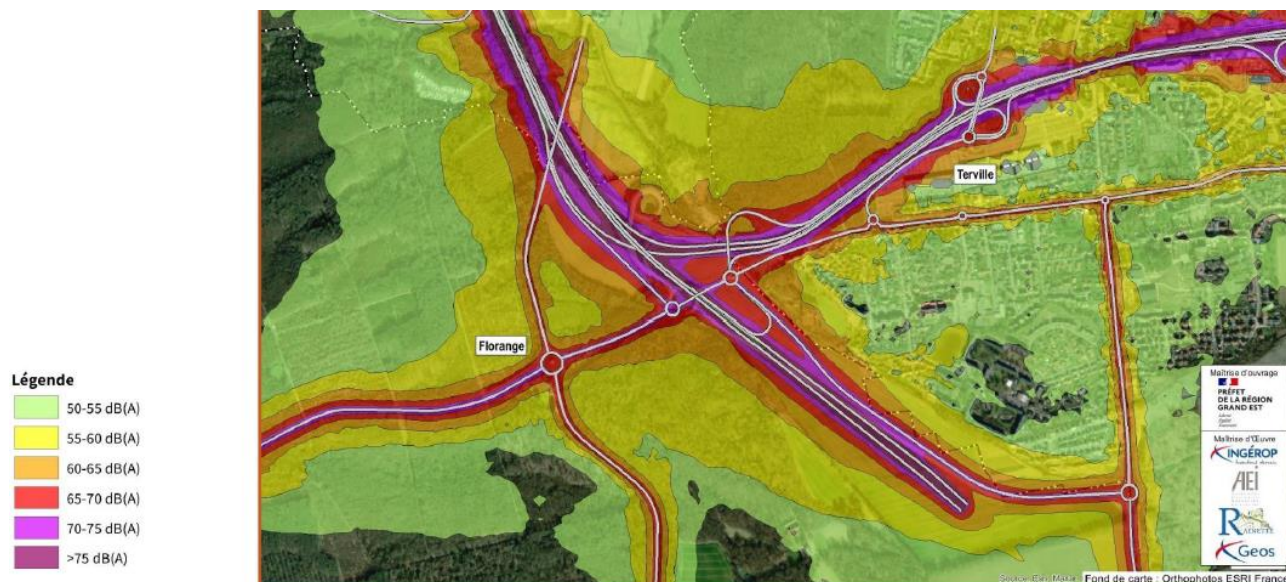
- Observation N° **192.7** Fédération patrimoine-environnement :

Le mur anti-bruit risque de renvoyer les nuisances sonores vers le parc de Bétange.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les protections acoustiques ont justement des qualités absorbantes ; elle ne participe pas à la réflexion du bruit. Les matériaux constitutifs des écrans sont spécialement conçus pour absorber les ondes sonores sans effet rebonds. Le mur anti-bruit ne renverra donc pas de nuisances sonores vers le parc de Bétange.

Les isophones disponibles en annexe de l'étude acoustique (pièce K7) présentent l'évolution du bruit en scénario de projet avec et sans protections acoustiques. Les illustrations p197 et 221 permettent de constater que l'effet des protections acoustiques prévues à l'Ouest de la commune de Terville est nul sur le parc de Bétange.



Situation du bruit de jour sans protection acoustique



Situation du bruit de jour avec protection acoustique

- Observations N° **253.1** Fabien, **261.1**, **2206.4** Mme I de Meaux :
Transfert des nuisances de Thionville à Florange.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le lecteur est tout d'abord invité à consulter la réponse produite par le maître d'ouvrage à la première observation de cette partie B.II.3 (Observation N° **1411.6** M F Lacour et suivantes).

Le secteur Nord du projet A31bis permet de réduire les nuisances au droit de l'A31 dans les zones urbanisées entre Richemont et Thionville (réduction du trafic global et de la circulation des poids-lourds, traitement des points noirs bruits persistants). De plus, comme le montre l'étude d'impact et notamment les pièces annexe K7 (Etude acoustique) et K8 (Etude qualité de l'air), le tracé retenu permet d'aménager le projet en respectant l'ensemble de la réglementation en la matière (objectifs réglementaires en termes de qualité de l'air et de bruit notamment).

Commentaire de la commission d'enquête

La meilleure des garanties pour les riverains serait les mesures acoustiques après travaux et leur obligation de résultats.

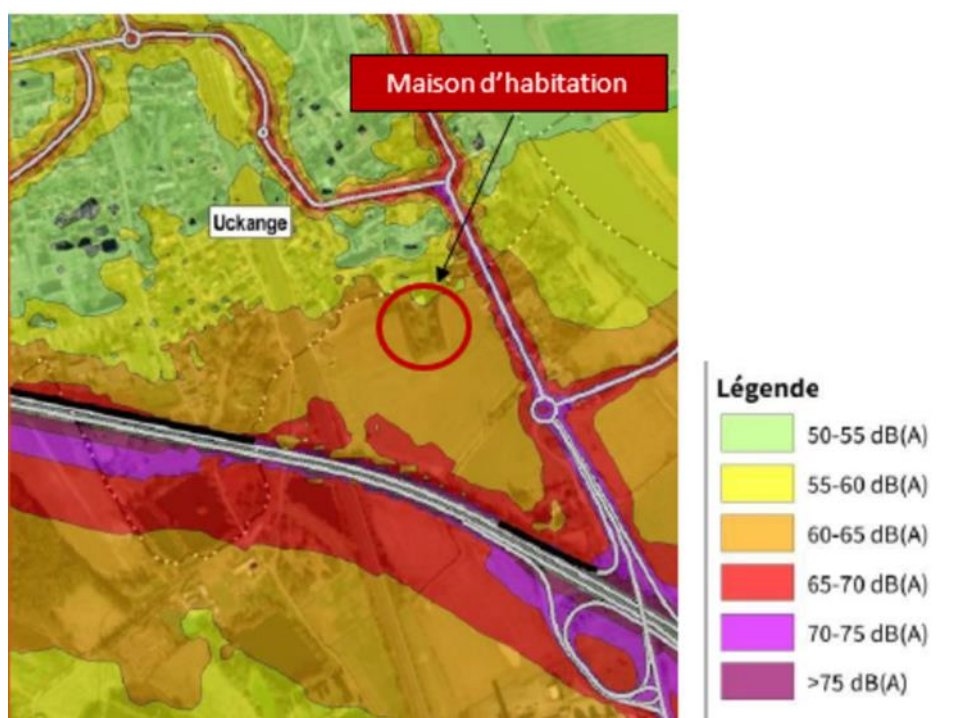
- Observation N° **327** M F Lebas :

Mettre une protection anti bruit au droit de notre propriété situé au 1A Villerod 57270 RICHEMONT le Marabout.

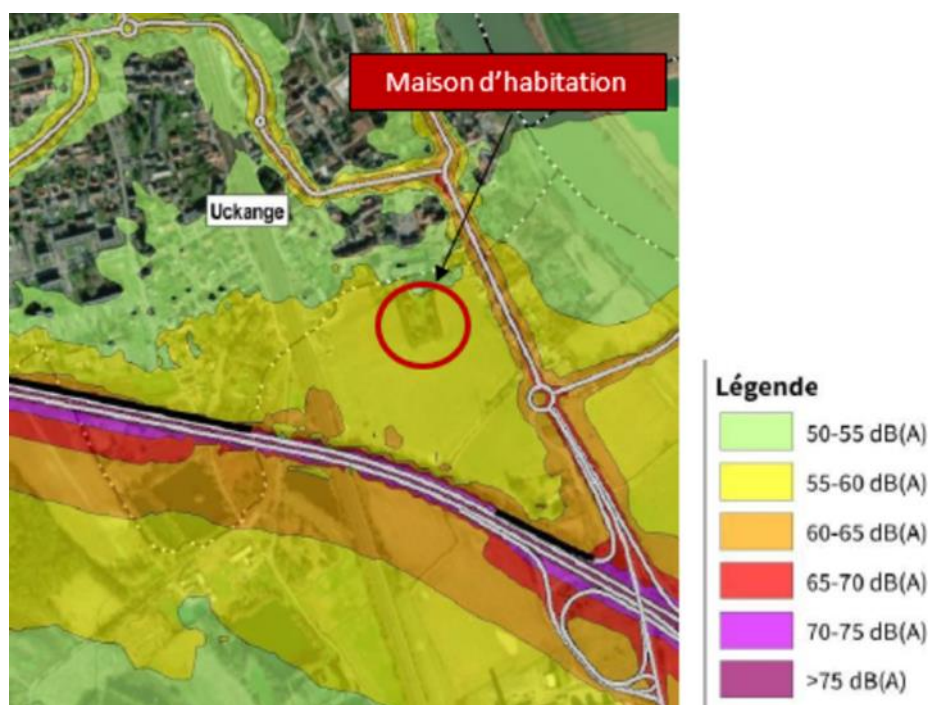
Réponse du maître d'ouvrage :

L'aménagement de protections acoustiques sur une très grande partie du linéaire de l'A30 est prévu dans le cadre du projet, et ce, au droit de l'ensemble des zones urbanisées. Cette conception permet de protéger l'intégralité des zones urbanisées qui sont dépourvues de protection aujourd'hui. La situation de cette habitation isolée, ne nécessite pas, à ce stade des études, de construction de protection à la source (respect des seuils de bruit de jour et de nuit).

Extrait de la pièce K7 (Etude acoustique) - Isophones de jour en situation de projet avec protections acoustiques (respect du seuil à 65 dB) :



Extrait de la pièce K7 (Etude acoustique) - Isophones de nuit en situation de projet avec protections acoustiques (respect du seuil à 60 dB) :



De plus, cette modification du projet conduirait à aménager un écran absorbant, non nécessaire, de plus de 490m, sur une section avec des contraintes techniques fortes (aménagement en tête de talus puis en rive de l'ouvrage de franchissement de la voie ferrée).

En tout état de cause, l'étude acoustique sera actualisée lors de la demande d'autorisation environnementale, et les mesures mises en œuvre feront l'objet d'un suivi afin de vérifier si la conception du projet atteint bien le niveau de performance requis par la réglementation.

Commentaire de la commission d'enquête

La meilleure des garanties pour les riverains serait les mesures acoustiques après travaux et leur obligation de résultats.

- Observation N° **470.4, 559.5** :

Le projet intègre des protections acoustiques insuffisantes.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le lecteur est invité à consulter la réponse produite par le maître d'ouvrage à la première observation de cette partie B.II.3 (Observation N° **1411.6** M F Lacour et suivantes).

Le programme de protection acoustique prévu dans le cadre du projet est dimensionné afin d'atteindre les objectifs réglementaires en matière de bruit comme présenté dans l'étude d'impact et notamment dans la pièce K7 (Etude acoustique), et résumé §4.5 de la pièce B.

Commentaire de la commission d'enquête

La meilleure des garanties pour les riverains serait les mesures acoustiques après travaux et leur obligation de résultats.

- Observation N° **790** Mme K Debagh :

Les caractéristiques du mur anti-bruit devront tenir compte de la situation topologique de cette maison à étage (en contre-bas de l'autoroute) afin de garantir un bon niveau de protection en tout lieu de l'habitation (voir totalité de la contribution).

Réponse du maître d'ouvrage :

Le programme de protection acoustique prévu dans le cadre du projet est dimensionné afin d'atteindre les objectifs réglementaires en matière de bruit. Le dimensionnement des protections acoustiques tient compte de la topographie du terrain et des caractéristiques précises du bâti (étages notamment). L'impact acoustique du projet est bien évalué par étage des bâtiments comme présenté dans l'étude d'impact et notamment dans la pièce K7 (Etude acoustique).

1. Sur l'information communiquée

La maison d'habitation évoquée par cette contribution correspond aux récepteurs n°299 (façade ouest) et n°300 (façade est) de l'étude acoustique (pièce K7). Ce bâtiment a été construit après la mise en service de l'autoroute A30.

Les hypothèses de trafic prises en compte sont présentées dans la partie 5.1.7 de l'étude acoustique.

Les niveaux de bruit modélisés pour la situation actuelle sont présentés dans le tableau du chapitre 5.2.1.3 de l'étude acoustique (page 58 - pièce K7) et rappelés ci-dessous.

Récepteurs	Etage	Valeurs modélisées		Accalmie nocturne	Ambiance sonore		
		6h-22h dB(A)	22h-6h dB(A)		jour	nuit	Situation sur la base de l'analyse en zone homogène d'occupation des sols
299	Rdc	70,3	63,8	6,5	non modérée	non modérée	non modérée
	1er étage	71,6	65,3	6,3	non modérée	non modérée	non modérée
300	Rdc	66,8	60,9	5,9	non modérée	non modérée	non modérée
	1er étage	70,3	63,9	6,4	non modérée	non modérée	non modérée

Les niveaux de bruit modélisés pour la situation après travaux sont présentés dans le tableau du chapitre 5.3.2.3 de l'étude acoustique (page 122 - pièce K7) et rappelés ci-dessous.

		SOLUTION RETENUE				Objectifs réglementaires	
Récepteurs	Étage	Sans protection		Avec protection 3,00			
		6h-22h	22h-6h	6h-22h	22h-6h	6h-22h	22h-6h
299	Rdc	70,4	64,9	61,7	56,0	65,0	60,0
	1er étage	72,1	66,8	63,1	57,9	65,0	60,0
300	Rdc	67,3	62,7	63,0	58,5	65,0	60,0
	1er étage	70,9	65,7	62,6	57,6	65,0	60,0

Ces informations, et le dossier d'enquête publique en général, suffisent à caractériser l'impact acoustique du projet sur le bien. Il est positif en l'occurrence.

2. Sur la justification des protections

L'écran acoustique absorbant mis en place à cet endroit, au droit de l'autoroute A30, aura une hauteur de 3,5 mètres et une longueur de 1248 mètres (chapitre 5.3.2.3 de l'étude acoustique (page 122 - pièce K7)). Son implantation précise figure sur la carte page 124 du même chapitre de l'étude acoustique.

Les résultats des modélisations acoustiques présentés ci-dessus exposent l'efficacité de la future protection. Ils permettent de démontrer que les objectifs réglementaires seront respectés pour chaque étage et chaque façade de cette maison d'habitation. Notons que la topographie des lieux, comme précisé en préambule, est bien entendu prise en compte dans la modélisation. Cette maison d'habitation se trouve par ailleurs à une topographie inférieure à celle de l'autoroute.

3. Sur le besoin d'une étude renforcée

L'étude acoustique présente dans le dossier reprend l'intégralité des objectifs de l'étude renforcée sollicitée dans la contribution. Ces résultats sont systématiquement repris dans l'étude d'impact (pièce E).

Les modélisations acoustiques présentées ci-dessus démontrent que le projet permet d'améliorer significativement l'ambiance sonore de cette habitation par rapport à la situation actuelle, en permettant une baisse importante des niveaux de bruit auxquels cette habitation est exposée aujourd'hui. Il ne peut donc pas être allégué une perte de jouissance du bien. De manière générale, les effets du bruit sur la santé sont présentés dans le chapitre 2.8 de la pièce K7.

4. Sur le besoin de protections supplémentaires

Les résultats de l'étude acoustique montrent que la protection à la source envisagée permet de respecter les objectifs réglementaires et d'améliorer l'ambiance sonore actuelle du logement. Il n'est donc pas envisagé, à ce stade des études, d'installer des protections complémentaires, ni d'analyser une éventuelle indemnisation.

Des mesures de suivi normées seront mises en œuvre, une fois les écrans acoustiques (et les protections de façade le cas échéant) posés, afin d'assurer l'efficacité des mesures et vérifier l'atteinte des résultats précités. Il s'agit de mesures acoustiques et de comptages de véhicules. Ils seront effectués un an et cinq ans après la mise en service de l'autoroute, au même niveau qu'en phase d'étude, à des emplacements spécifiques, en application des dispositions des articles R571-44 à R571-52 (partie 6.3.7.2.1.7 - page 356 – de la partie 4 de la pièce E, Etude d'impact). Ces mesures de suivi permettent de vérifier l'atteinte d'un objectif de résultat et non de moyens comme le prescrit la réglementation. Des provisions pour risques et aléas sont inscrites dans l'estimation du coût du projet (Pièce D) afin de prévenir, en autres, ce type de situation.

5. Les réponses du maître d'ouvrage apportées à cette observation permettent de démontrer que toutes les mesures nécessaires de réduction des nuisances sonores ont été recherchées et mises en place conformément aux obligations applicables aux infrastructures de transport.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

Observations N° **1097.1**, **2082.2** Mme C B, **2238.3** collectif Entrange :

Mise en œuvre d'un revêtement limitant les bruit de roulement.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage s'engage à mettre en œuvre un revêtement aux caractéristiques acoustiques performantes, en complément des protections acoustiques prévues par le projet A31bis secteur Nord (cf. §4.5 de la pièce B).

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observations N° **790** Mme K Debagh, **2024.4** MX Philippe, **2238.4** collectif Entrange :

Prévoir un suivi à 3 ans, 5 ans ou 10 ans et un renforcement des protections si les mesures in situ post-mise en service dépassent les objectifs fixés.

Réponse du maître d'ouvrage :

Comme indiqué au sein de l'étude d'impact, au chapitre 6.3.7.2.1.7 « Modalités de suivi des mesures en phase exploitation », des mesures de suivi seront mises en œuvre, une fois les écrans acoustiques et les protections de façades posées, afin d'assurer l'efficacité des mesures et vérifier l'atteinte des résultats précités. Il s'agit de mesures acoustiques et de comptages de véhicules. Ils seront effectués un an et cinq ans après la mise en exploitation de l'autoroute, au même niveau qu'en phase d'étude, à des emplacements spécifiques, en application des dispositions des articles R571-44 à R571-52 du code de l'environnement (partie 6.3.7.2.1.7 - page 356 – de la partie 4 de la pièce E, Etude d'impact). Ces mesures de suivi permettent de vérifier l'atteinte d'un objectif de résultat et non de moyens comme le prescrit la réglementation. Des provisions pour risques et aléas sont inscrites dans l'estimation du coût du projet (Pièce D) afin de prévenir, en autres, ce type de situation.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

Questions

- **108.4** M S Renault, **143.1**, **158** Mme ML Lambert, **500.3**, **559.5**, **757.2** M V Chebbah, **1329.1**, **1419.3** M Mme Detry, **1421.1** M Beck, **1880.3** M A Plantey, **1887.2** M V Bossi, **1901.1** commune d'Entringe, **1903.2** commune de Richemont, **1905.1** commune de Kanfen, **1916.4** commune de Zoufftgen, **2019.3** M C Speder : Quelles seront les protections acoustiques prévues et à Ajouter (Entringe, Richemont, Kanfen) ; les niveaux sonores estimés après mise en service du tunnel coté Florange et Terville ; de Bétange à Entringe, Zoufftgen ? Contrôle et mesures après mise en service.

Réponse du maître d'ouvrage :

La carte de localisation des protections acoustiques prévues dans le cadre du projet est présentée dans la partie 4.5 (page 43) de la pièce B "Notice explicative". Cette carte de localisation est aussi intégrée dans le schéma général des aménagements présenté dans la plaquette de présentation du projet éditée à l'occasion de l'enquête publique. De plus, les modélisations du bruit sans et avec les protections acoustiques prévues sont respectivement présentées en parties 5.3.1 et 5.3.2 de la pièce K7 (Annexe 7 : Etude acoustique). Conformément à la réglementation, le maître d'ouvrage se doit de vérifier le dimensionnement des protections acoustiques à chaque étape d'étude et de suivre leur performance lors de la mise en service du projet et plusieurs années après celle-ci. Ces prescriptions seront strictement intégrées dans le cahier des charges de l'appel d'offre de concession. Le lecteur est invité à consulter la réponse produite par le maître d'ouvrage à l'observation juste au-dessus (Observations N° **790** Mme K Debagh et suivante) s'agissant du dispositif de suivi.

S'agissant de la section élargie entre Thionville et la frontière, le maître d'ouvrage a souhaité profiter de l'opération pour installer des protections acoustiques au droit des zones d'habitations potentiellement exposées à des nuisances supérieures à 65 dB(A) de jour, afin de garantir un niveau d'exposition à moins de 65 dB(A) de jour. Ces protections sont présentées dans la carte page 44 de la pièce B ainsi que, plus précisément, dans la partie 3.3.1.3.3 de la partie 2 de la pièce E (Etude d'impact - page 39).

Ces protections permettent de réduire l'exposition de l'ensemble des zones urbanisées traversées par l'A31 entre Thionville et la frontière Luxembourgeoise.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- **338.1** M P Thiry, **1265** M P Thiry, **2209.1** M P Poulain : Est-il prévu un mur anti bruit au niveau du pont de pierre et des chardons ainsi que le long de l'école à Uckange, lotissement qui jouxte l'A31 et sera-ce suffisant ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Dans le cadre du projet, il est bien prévu de renforcer le merlon existant qui protège le lotissement du pont de pierre, ainsi que des écrans absorbants au droit de l'école, afin de respecter les objectifs fixés par la réglementation. Cet aménagement est présenté dans la carte page 44 de la pièce B.

Commentaire de la commission d'enquête

La meilleure des garanties pour les riverains serait les mesures acoustiques après travaux et leur obligation de résultats.

- **434.2** M P Kletzel : Quelles seront les mesures pour nous protéger des nuisances sonores et de pollution au 7 impasse du sainfoin à Elange ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Dans le cadre du projet, l'aménagement de protections acoustiques au nord de l'échangeur n°43 "Thionville-Elange" est bien prévu, comme présenté dans la carte page 44 de la pièce B.

- **459.4** Mme C Finidori : Y a-t-il une enveloppe financière en cas d'insuffisance des protections sonores ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Il est prévu et présenté en pièce D du dossier d'enquête, les différents postes constituant l'estimation sommaire des dépenses. Parmi ces postes, il est prévu une provision de l'ordre de 20 M€ HT au titre des risques de dérive, montant permettant la prise en compte de possible évolution du projet comme la nécessité d'aménager des protections acoustiques supplémentaires, même après la mise en service de l'infrastructure.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- **1096.4** M Mouraux : Les bruits longitudinaux ne seront-ils pas augmentés par les murs anti-bruit ? Quel devenir de la butte anti-bruit existante et comment va se faire l'extension à Elange ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Les murs de protections acoustiques sont des ouvrages absorbants qui n'augmentent ni ne réfléchissent le bruit dans d'autres directions.

La butte existante à Elange sera confortée et prolongée afin de protéger l'ensemble de la zone en cours d'urbanisation des nuisances sonores.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- **1296.2** M J Schroer : Pourquoi ne pas avoir continué le mur sur toute la longueur du village de Kanfen (Voir trait Rouge) ?

Réponse du maître d'ouvrage :

La pièce K7 du dossier d'enquête (situation initiale page 41, situation avec projet page 77), montre que le secteur au droit du trait rouge matérialisé dans cette contribution, ne nécessite pas, réglementairement, la mise en œuvre de mesures de protection acoustique. L'ambiance sonore de jour, dans cette zone urbanisée après la mise en service de l'autoroute, est inférieure à 65 dB en façade (isophone à la page 194 de l'étude acoustique) et celle de nuit est inférieure à 60 dB (isophone à la page 208 de l'étude acoustique).

Toutefois, le maître d'ouvrage s'engage à étudier l'opportunité de l'allongement proposé dans la contribution dans la suite de la réalisation du projet, conformément à l'ambition de profiter de l'opération pour améliorer la situation globale des zones urbaines vis-à-vis des nuisances sonores.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- **1476, 2024.5** MX Philippe : Mesures acoustique date de 2020 en période covid pourquoi ne pas les refaire pour avoir de vrai valeur concrète ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Les mesures acoustiques servent seulement à établir le lien de corrélation entre le trafic observé et le niveau de bruit perçu. Les valeurs de bruit présentées dans le dossier, à l'état initial comme en scénario de projet, sont issues de modélisation à partir d'un trafic moyen. Ainsi, les facteurs exogènes tels que les baisses ponctuelles de trafic n'ont pas d'effet sur ces modélisations.

Quand bien même ces mesures auraient été sous-estimées, ce biais aurait conduit à augmenter les exigences de la réglementation pour le maître d'ouvrage. En effet, des zones urbaines se trouveraient ainsi en zone d'ambiance sonore modérée ; les mesures mises en œuvre auraient alors dû rétablir une situation moins bruyante que la réalité, au bénéfice des riverains.

- **1412** AGIRR, **1718.5** M E Nicolas, **1891.6** M JP Mouraux, **1892.2** M JC Sager, **1893.1** commune de Terville, **2198.1** M A Mayer, **2211.3** Mme L Lambert : Garantir le respect des seuils règlementaires sur tout le parcours, Les moyens de protection sonore (mur réduction vitesse) permettent-ils d'atteindre le niveau de bruit règlementaire ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le programme de protection acoustique prévu dans le cadre du projet est dimensionné afin d'atteindre les objectifs réglementaires en matière de bruit comme présenté dans l'étude d'impact et notamment dans la pièce K7 (Etude acoustique).

Le lecteur est invité à consulter la réponse produite par le maître d'ouvrage à la première observation de cette partie B.II.3 (Observation N° **1411.6** M F Lacour et suivantes).

Le maître d'ouvrage a, en pratique, conduit la conception du projet avec des objectifs plus ambitieux, au-delà du strict respect des objectifs réglementaires.

Concernant le bruit, afin d'améliorer l'insertion du projet dans son environnement humain et, notamment, sur plusieurs sections où le développement de l'urbanisation met en évidence des impacts de l'A31 existante sur des zones d'habitations, le maître d'ouvrage a planifié des protections acoustiques supplémentaires entre Thionville et la frontière luxembourgeoise et au sud du nœud de Richemont, intégrées au projet soumis à enquête publique.

En effet, sur la section où l'A31 fait l'objet d'un aménagement au sud de l'échangeur de Richemont, et sur la section où l'A31 fait l'objet d'un aménagement sur place au nord de Thionville, le projet ne constitue pas une transformation significative de l'infrastructure et aucune obligation réglementaire ne s'applique. Toutefois, le maître d'ouvrage a souhaité profiter de l'opération pour installer des protections acoustiques au droit des zones d'habitations potentiellement exposées à des nuisances supérieures à 65 dB(A) de jour, afin de garantir un niveau d'exposition à moins de 65 dB(A) de jour (cf. §4.5 de la pièce B).

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

- **2024.3** MX Philippe : Est-il possible d'étudier la faisabilité d'un mur anti-bruit phono absorbants comparativement par rapport aux raisons évoquées ci-dessus ?
Utiliser des enrobés phonos absorbants pour la bande de roulement et en complément des merlons ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Les murs de protections acoustiques présentent en effet des hautes qualités d'absorption acoustique (on parle "d'écran absorbant") grâce à l'utilisation de matériaux avec des caractéristiques particulières concernant la porosité. Il est donc bien étudié et prévu la mise en place d'écrans absorbants dans le cadre du projet A31bis comme indiqué précisément dans le cadre de la présentation de l'ensemble des protections acoustiques dans la pièce K7 et dans l'étude d'impact (chapitre 6.3.7.2.1.4 - partie 4 de la pièce E).

Le maître d'ouvrage s'engage à mettre en œuvre un revêtement aux caractéristiques acoustiques performantes, en complément des protections acoustiques prévues par le projet A31bis secteur Nord (cf. §4.5 de la pièce B).

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

II.3.2 Vibration/Fissures

- Observation N° **2062.2** :

Les vibrations des travaux et circulation pourraient endommager la conduite de gaz HP à proximité de Terville, les Acacias.

Réponse du maître d'ouvrage :

La conduite de gaz évoquée ainsi que l'ensemble des réseaux présents au sein des emprises seront déviés en amont du démarrage des travaux pour pallier ce risque.

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

Questions

- Observations N° **6.1** M. Gil Chillon, **37.4** Maxime, **47.6**, **83.5**, **108.1** M S Renault, **115.3** Mme C Wahler, **203.2** Mme E Kleckner, **256.1**, **459.3** Mme C Finidori, **477** M R Sebben, **512.6** Mme N Laurent, **547.5**,

713.5, 736.1, 737.1, M R Julien, 753.2 Mme C César, 755.3 E Nathanson, 757.1 M V Chebbah, 759.6 Mme Z Soudani, 767.2, 774.1 M Pierre, 788.7 M Mathieux, 789.4 M P Rivaud, 808.1, 852.4, 920.2 M JP Pablos, 921.2 Mme M Leggieri, 922.4, 942 M Michel, 945.1, 971, 988, 1151.1 M G Neyer, 1246.3, 1258.1 M A Wittmann, 1389.1 Mme M Gonigam, 1681.2 M S Cornault, 1725.1, 1763.1 Mme A Claude, 1907.3, 1934.4, 1944 Mme J Peruch, 1953.6, 1972.1, 2005.1 M L Woeltz, 2007.7 Mme M Panot, 2033.7, 2068.4 Mme C Leger, 2138.2 M Seddik, 2164.7 Mme D Boucher, 2191.5, 2227.7 M S Wahid, 2262.2 M N Watzky, 2290.2 :

Dégradation des maisons par fissures :

- Est-ce qu'un état des lieux contradictoire des habitations sera réalisé avant le début des travaux ?
- Quelle sera la zone concernée par ces constats ?
- Quels dispositifs de surveillance géotechnique et vibratoire seront mis en place ?
- Quels seuils d'alerte seront appliqués ?
- Quelles garanties et procédures d'indemnisation sont prévues en cas de désordres constatés sur le bâti ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Les mesures prévues en phase chantier relatives aux vibrations sont détaillées dans la partie 6.3.7.5 (page 357) de la partie 4 de la pièce E (Etude d'impact).

Dans le détail, les mesures suivantes seront appliquées :

Avant travaux :

- des études du bâti avoisinant sont réalisées pour connaître leur vulnérabilité à ces contraintes ;
- ces résultats ont été confrontés aux modélisations géotechniques pour confirmer l'absence de risque ;
- un état des lieux individuel sera réalisé par un expert désigné par le tribunal judiciaire saisi par le maître d'ouvrage, avant démarrage des travaux.

Durant les travaux :

- des instruments de mesure seront disposés sur tout le linéaire du tunnel (à l'aplomb du tunnel, en façade du bâti sensible, enfouis dans le sol à proximité du tunnelier) et plus généralement au niveau de l'ensemble des habitations situées à proximité des aménagements prévus ;
- le suivi des vibrations vise à réduire la cadence d'avancement et/ou revoir certaines solutions techniques en cas de dépassement du seuil de 2 mm/s (seuil couramment retenu dans le cadre de projets industriels, en l'absence de seuils réglementaires prescrits pour les chantiers d'infrastructures) ;

Après les travaux :

- un état des lieux contradictoire sera réalisé, avec indemnisation des dommages le cas échéant ; indemnisation fixée de manière indépendante par l'expertise judiciaire.

Le maître d'ouvrage s'engage donc, conformément à la réglementation, à saisir le tribunal judiciaire en amont du début des travaux et à mettre en place le dispositif de suivi des vibrations et des désordres.

II.3.3 Pollution/Santé

- Observations N° **7.4** M F. Bonin, **33.9** M F. Golin, **37.3** Maxime, **153.5**, **182.5**, **190.1**, **223.5** M M Chavanel, **339.7** Mme M Schneider, **347.4** M F Wehrli, **352.1** M V Schweitzer, **374.10** D Aymer, **403.3**, **542.3** M Henry, **758**, **890.2**, **963.2**, **1139.2** M B Taton, **1173.1** M P Wernain, **1306.1**, **1366.2**, **1368** M J Merker, **1371.2** M Yves, **1441.3** Mme C Noel :

Le projet ne répond pas aux enjeux climatiques et favorise mécaniquement davantage de circulation routière. Contraire avec les engagements de la France avec la stratégie nationale bas-carbone.

611 : La pièce F démontre-t-elle la compatibilité du projet avec la trajectoire de décarbonation du secteur des transports fixée par la Stratégie nationale bas-carbone révisée, et si les émissions de GES induites par le trafic supplémentaire généré par la nouvelle autoroute sur 50 ans ont été calculées, ce bilan carbone cumulé a-t-il été confronté au budget carbone alloué au secteur des transports dans le cadre du plan national intégré énergie-climat (PNIEC) ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Comme indiqué à plusieurs reprises dans les réponses aux observations de la thématique “environnement”, les émissions de gaz à effet de serre induites par le projet sont très faibles relativement à celles déjà observées sur l'A31, la différence entre le scénario de projet et celui de référence est en effet mineure. Elles s'expliquent essentiellement par l'allongement du trajet ainsi que l'augmentation de la vitesse moyenne des véhicules. Ces éléments sont présentés dans l'annexe bilan des GES (pièce K2).

En premier lieu, 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, 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, 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).

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 la 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.

En outre, les Accords de Paris sur le climat 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.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observations N° 5.8 M T. Bovis, 7.5 et 7.10 M F. Bonin, 9.5, 21.6 M R Lussac, 25.2 M P Chavanne, 29, 33.14 M F. Golin, 35.2, 36.2, 73.2, 79.3, 94.4, 95.2, 101.3 Mme L Jung, 104.4, 116 Mme H Neri, 121.7, 122.2 N Chahmat, 124.5, 135.3 Mme L Masson, 139.2, 140.1 M R Hein, 143.2, 148.4, 152.3, 171.3, 182.1, 192.5 Fédération patrimoine-environnement, 198.5, 199.1, 215.3 M S Richert, 220 M P Bruneau, 223.1 M M Chavanel, 225.1 Mme MT Chavanel, 237.4 M A Kuhm, 242.2, 251.5, 253.2 Fabien, 256.2, 258.3, 269.2, 270, 294.1, 297.1, 299.4 M N Dumont, 306.2, 321.3, 328.9, 331.1, 334.3 Mme M Buyer, 354.3, 359.6, 364.2, 371.4, 375.4, 383.4 Mme I Catalan, 384.1 ATTAC 57, 387.7 Mme M Millet, 392.3 Mme M Leroy, 400.2, 408, 409, 412.2, 417.1, 421.1, 422.2 M M Remigy, 425.1 Mme MC Roncoroni, 427.3 Mme L Schweitzer, 446, 451.3 Groupe National de Surveillance des arbres, 454.6, 456.2 M A D'agostini, 465.5, 504.2, 505.2, 506.1 M Remy, 508.3, 512.5 Mme N Laurent, 515.1, 519.1, 520.2, 521, 524.1 Mme C Bourgon, 529.2, 533.1, 540.2, 542.9 M Henry, 543 Mme Cynthia, 547.6, 551.2 M B Dessauvages, 569.2, 570.2, 581.4 Mme V Stella, 583.5, 587.2 Mme L Cancedda, 591.4, 605.2, 614.4, 615.2 M Frank, 637.4 Mme Cindy, 638.6 M A Morhange, 639.5 M M Kuhn, 641.4 M Kenny, 657.3 M T Laurent, 659.2, 672.2 Mme L Vogel, 674.1 Mme L Belini, 688.3 M Cesare, 689.3, 711.2, 721 Mme L Salvano, 725.1 Mme Elsa, 731 M Yoann, 733.2, 734.3, 740.2, 752.4 M M Christophe, 759.5 Mme Z Soudani, 765.7, 771.3 M J Scherer, 781.1 Mme B Polchckolayn, 786.1 M Michel, 788.4 M Mathieux, 793.1 M Marc, 798.1, 804.1, 809.4 Mme Sylvie, 810.3 M J Jaddaoui, 814.5, 818.5 M A Pointel, 825.1, 851.3 M A Chauvigné, 893.2 M A Harmouche, 906.3, 909.4, 915.3, 918.2, 961, 964.3 M Vincent, 966.2 M Mangin, 967.4 Mme R Rau, 968.2 M Vincent, 969.2 Mme M Schweitzer, 972.2 Mme C Schweitzer, 983.5, 993.5 Mme N Menzin, 994.6, 1009.1, 1014.2, 1031.3, 1039.3, 1054.3, 1066.4 Mme C Lartillot, 1067.2 Mme L Schowing, 1070.3 M G Zmyslowski, 1077.2, 1081.4 Mme C Omeyer, 1126.3 M C Studer, 1138.3 Mme C Leduc, 1146.3 M F Granveaux, 1150.1 Mme O Bojens, 1151.2 M G Neyen, 1154.3, 1178.1 Mme S Farghaly, 1189.3 M Y Federkeil, 1198.3 Mme A Gondat, 1223.1 Mme C Muller, 1228.1 M E Zagari, 1236.2 M E Grypczynski, 1240.2, 1246.2, 1255.1, 1266.2 M A Dallem, 1268.8, 1278.3, 1287.3 M B Duchene, 1288.1, 1295.3 Mme V Crosio, 1310.1, 1317.4 M Anthony, 1319.1 M Gérard, 1321.2, 1326.4 Mme J Storti, 1328.1 M G Avril, 1336.1 Mme MF Cuny, 1340.3, 1350.4 M B Pain, 1354.3, 1357.3, 1363.1, 1378.2 M S Duroc, 1381.1 Mme Nathalie, 1382.2 M J Mauras, 1394.2, 1406.4, 1410.5 M X Denorme, 1411.4 M F Lacour, 1413.2, 1419.2 MMme Detry, 1420.4 Mme Beck, 1429.3 M Hann, 1443.1 Mme Christèle, 1446.1 M E Saintier, 1448.4 Mme M Pinque, 1452.2 Mme C Raynaud, 1453.2, 1462.2 Mme B Bonifacio, 1465.3, 1467.1 Mme N Reins, 1480.2, 1484.2 M D Marchetti, 1489.2 M G Foy, 1510.2 Mme S Jaget, 1515.2 M D Besnard, 1526.2 M L Stievenard, 1541.2 M J Leroux, 1556.1 Mme E Jacobs, 1562 M S Laurent, 1565.4, 1568.4 Mme M Gilson, 1569.3, 1577.1 Mme B Laurent, 1581.3 M M Cialdella, 1582.1 M M Hahn, 1586.2 M S Corcelle, 1588.4 Mme C Dewilde, 1603.2 Les Écologistes, 1605.3 Mme P Faggio, 1610.2, 1612.2 Mme F Vuez, 1619.3 Mme J Berdah, 1623 M Thomas, 1632.4 Mme P Girard, 1635.3 Mme S Renier, 1642.2 M C Gillet, 1699.1 Mme B Prandi, 1708.4 M V Marchal, 1712.3 Mme S Gevaert, 1728.1 M M Mourton, 1731.3 M P Bonifacio, 1733.3 M B Montagne, 1737.2 M P Landragin, 1749.3, 1754.1 M Enzo, 1763.11 Mme A Claude, 1764.2 M D Chauveau, 1774.2, 1783.2, 1785.2 Mme M Panova, 1796.3 M Jérémy, 1797.3, 1816.1, 1817.5, 1831.4, 1838.3 Mme A Palmier, 1839.3 M Kevin, 1850.2 M R Hormain, 1858.2, 1859.3, 1863.1 M A Moubtassim, 1867.4 Mme S Marotel, 1868.2 Mme A Cuny, 1869.3 M D Spediacci, 1900.4 Mme A Hotton, 1907.2, 1934.5, 1940.4 M JF Lattwein, 1943.3, 1953.7, 1961.7, 1962.2, 1975.3 M M Bujon, 1977.3 Mme M Solignac, 1990.2 M S Doguet, 1993.3, 1999.5 Mme B L'Huillier, 2000.3 Mme V

Besnard, **2003.3** Mme Cindy, **2005.5** M L Woeltz, **2007.8** Mme M Panot, **2022.3** M E Duviviers, **2028.2** Mme Ines, **2029.2**, **2033.4**, **2044.3**, **2047.4** M Foucauld, **2055.6**, **2061.3** Mme A Humbert, **2062.3**, **2068.5** Mme C Leger, **2070.4** Mme E Talarczyk, **2071.6** M J Wendenbaum, **2073.4**, **2074.2**, **2081.3** Mme MT Valentin, **2083.2**, **2084.5** Mme P Bega, **2090.1** M JR Rigal, **2091.2** Mme S Rauscher, **2093.6** Mme A Muller, **2098.2**, **2100.2**, **2134.2** Mme Michele, **2130.4** Mme DDS, **2136.4** M Wahid, **2139.2** Mme E Riviere, **2148.6**, **2150.3**, **2154.5** M B Frahlia, **2156.7** Mme F Simon, **2161.2**, **2164.2** Mme D Boucher, **2177.4**, **2178.1** M P Pannier, **2181.2** Mme M Mauchant, **2183.3** Mme A Huguin, **2188.3** Mme M Richard, **2193.5**, **2195.5** M S Aubertin, **2196.2**, **2197.5** Florange Avenir, **2209.2** M P Poulain, **2220.2** M G Tornicelli, **2223.2** Mme F Cestaro, **2225.3** M S Wahid, **2227.4** M S Wahid, **2231.7** LFI, **2235.4** M V Cestaro, **2236.2**, **2240.3** Mme S Leguil, **2242.1**, **2243.4** Mme M Muscat, **2248.6** M JF Secondé, **2255.2**, **2263.1** M JM Poissenot, **2268.1** Ecomissions, **2269.2** M M Valentin, **2272.4**, **2273.2**, **2277.3** M F Boizanté, **2286.4** M Gilles, **2290.3**, **2297.4** Mme Malika, **2299.1**, **2302.7**, **2306.2** M E Virginio, **2308.4** :

Augmentation de la pollution aussi bien pour les proches de l'A31 que les villages concernés par le report et Augmentation des pathologies liées aux particules fines (cancer/décès) et au stress environnemental ; Y a-t-il une étude de santé publique pour les habitants vivant dans la zone de 0 à 100 mètres le long de cette autoroute ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Les mesures de la pollution actuelle ainsi que les modélisations de la qualité de l'air futures, avec et sans projet, sont présentées par polluant sur l'ensemble du linéaire du projet et comparées avec les seuils prescrits par la réglementation actuelle. Par anticipation, le maître d'ouvrage prend également en compte les seuils prescrits par la nouvelle directive 2024/2881 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2024 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe, directive qui sera prochainement transposée en droit français.

L'étude montre que la qualité de l'air sur le territoire va continuer de s'améliorer sur le territoire, dans le scénario sans le projet comme dans celui avec le projet, y compris sur les sites sensibles, recensés dans le cadre de l'étude d'impact dont les établissements scolaires.

Commentaire de la commission d'enquête

Malgré l'augmentation du trafic la qualité de l'air ne s'est pas dégradée au contraire ATMO-Grandest a constaté une amélioration due :

- 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%*
- Le développement des véhicules électriques, non émetteur de NOx*

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 VL que PL devrait également contribuer à améliorer la qualité de l'air

- Observation N° **1409.17** Huglo Lepage Avocats :

Les concentrations de fond dépassent déjà les valeurs OMS avant le projet et l'ajout de trafic induit par le projet — même limité — aggrave la situation d'une population déjà surexposée.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage souligne qu'une analyse détaillée de la pollution de l'air est présentée dans le dossier, à partir de la page 57 de l'étude annexe K8 (Etude air et santé) afin de répondre aux recommandations de l'Autorité environnementale. Il en ressort que la population à proximité

immédiate de la tête de tunnel sud est exposée à des concentrations de NO₂ et de PM₁₀ en-dessous des valeurs limites de concentrations prescrites par la réglementation.

De même, contrairement aux allégations, Le maître d'ouvrage a tenu à prendre en compte les seuils prescrits par la nouvelle directive 2024/2881 du Parlement européen et du conseil du 23 octobre 2024 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe qui sera prochainement transposée en droit français et applicable en 2030. Par ailleurs, à la suite de l'avis de l'Autorité environnementale, les seuils issus des recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) ont été ajoutés dans la présentation des résultats de l'étude concernant la qualité de l'air (pièce K8).

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

- Observation N° **136.3** M Y Crunel :
Émissions des GES très importantes générées pour la construction de ce projet.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les émissions de GES pour la construction du projet sont estimées à 202 632 tCO₂e. A titre de comparaison, les émissions de GES provoquées par le trafic de l'A31 au niveau de Thionville sont de l'ordre de 400 000 tCO₂e/an en 2030, avec ou sans projet, son influence sur ce paramètre étant marginale (voir réponses partie I.1). Ces éléments sont présentés dans l'annexe BGES (pièce K2). Ainsi, la construction du projet émet une faible quantité de GES relativement aux véhicules supportés sur sa durée de vie.

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

- Observations N° **610, 616, 757.3** M V Chebbah, **1893.4** commune de Terville, **1887.3** M V Bossi, **1905.2** commune de Kanfen :

Faire des mesures de concentrations de NO₂, PM_{2.5} et PM₁₀ dans les zones résidentielles des communes riveraines en scénario « avec projet », en prenant en compte les effets cumulés avec les émissions industrielles existantes, et ces concentrations sont-elles comparées aux valeurs guides de l'OMS 2021 pour les populations résidant à moins de 500 mètres du tracé ?

Qu'un suivi indépendant du bruit et de la qualité de l'air soit réalisé après la mise en service de l'infrastructure afin de vérifier le niveau des nuisances réelles.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'ensemble de ces attentes ont été réalisées et sont restituées dans l'annexe qualité de l'air (pièce K8). La méthodologie et la réglementation applicables sont détaillées dans les réponses précédentes. A noter toutefois la zone d'étude est inférieure à 500 m de rayon, la distance caractéristique de dispersion des polluants étant nettement plus courte comme le montrent les modélisations de la qualité de l'air présentées dans l'étude.

Enfin, un suivi sera effectivement mis en œuvre après réalisation des travaux, aussi bien de l'ambiance sonore que de la qualité de l'air. Concernant le bruit, le lecteur est invité à consulter la réponse produite par le maître d'ouvrage dans la partie B.II.3.1 (Observations N° 790 Mme K Debagh, 2024.4 MX Philippe et suivantes).

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

- Observation N° **780.3** Mme S Vallet :

Chaque décision publique devrait améliorer la qualité de l'air et protéger la santé des habitants.

Réponse du maître d'ouvrage :

La charte de l'environnement, et notamment son article 7, pose l'information et la participation citoyennes à chaque décision publique ayant une incidence sur l'environnement. C'est d'ailleurs la transposition de ce principe dans le Code de l'environnement qui prévoit le déroulement de la présente enquête publique.

La conception du projet est réalisée afin de permettre le respect de l'ensemble des réglementations applicables. Le lecteur est invité à consulter la réponse produite par le maître d'ouvrage à la première observation de cette partie B.II.3 (Observation N° 1411.6 M F Lacour et suivantes).

Commentaire de la commission d'enquête

La réalisation du projet obligerait le maître d'ouvrage à respecter les normes en vigueur (niveaux de bruit, qualité de l'air, contrôle après réalisation) ce qui devrait permettre aux riverains de retrouver un environnement plus acceptable.

- Observation N° **1096.2** M Mouraux :

La végétation aide parfaitement en anti-bruit et anti-pollution.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les barrières végétales sont beaucoup moins efficaces que les écrans acoustiques absorbants (béton, bois, laine minérale, etc.) qui peuvent atténuer le bruit de 10 à 20 dB ou plus pour quelques décibels pour la végétation.

Les arbres, arbustes et haies peuvent capter une partie des particules fines (PM10, PM2.5) présentes dans l'air grâce à leurs feuilles, branches et troncs. Les feuilles « piègent » les poussières, qui peuvent ensuite être lavées par la pluie.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observation N° **1120.4** Mme C Garraud :

Pollutions durables près de plusieurs écoles.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'étude montre que la qualité de l'air sur le territoire va continuer de s'améliorer sur le territoire, dans le scénario sans le projet comme dans celui avec le projet, y compris sur les sites sensibles, recensés dans le cadre de l'étude d'impact dont les établissements scolaires.

Commentaire de la commission d'enquête

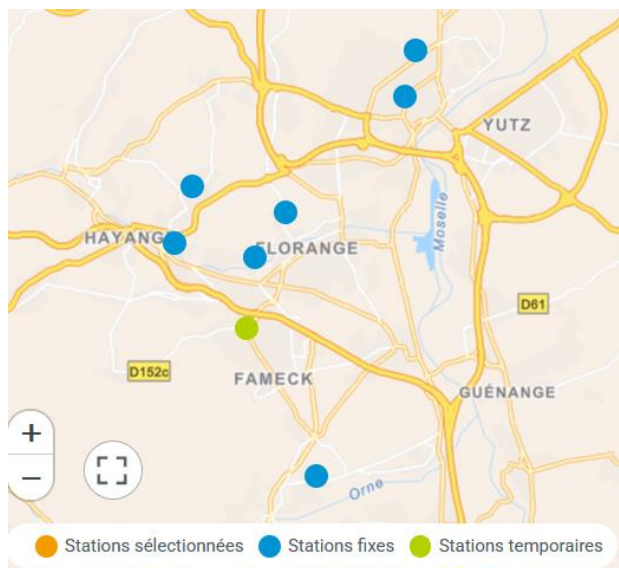
Voir commentaires précédents

- Observation N° **1700.3** M J Ienczews :

Installer des stations de mesures d'atmosphère à proximité du projet à Terville.

Réponse du maître d'ouvrage :

Plusieurs stations "ATMO" fixes se trouvent déjà sur la zone d'étude. Elles ont d'ailleurs contribué à l'étude air et santé (pièce K8), notamment pour caractériser la concentration de fond, indépendante du projet. ATMO Grand Est est une association indépendante du maître d'ouvrage.



Le maître d'ouvrage s'engage à étudier l'opportunité d'installer de nouvelles stations pour favoriser le suivi de la qualité de l'air au droit de l'infrastructure si celles déjà présentes sur le territoire sont insuffisantes.

Commentaire de la commission d'enquête

A ce jour la seule station de mesures fixes à proximité de l'A31 se situe à METZ- Nord. La commission d'enquête est plus que favorable à cet engagement

- Observation N° **1262.2** AGIRR :

La fig 71 p74 pièce F date de 2019 et les chiffres sont optimistes mais caduques et méritent une actualisation.

-Observation N° **1753.2** Mme I Michalak :

Même électrique un véhicule individuel a un fort impact environnemental (extraction de minerais, fabrication, transport, 2 ou 3 places bétonnées pour le garer...).

Réponse du maître d'ouvrage :

Les données de la figure 71 de la pièce F sur l'électrification du parc automobile sont issues des fiches-outils de la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) du ministère des Transports, constituées en application de l'instruction Gouvernementale du 16 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport. Cette instruction encadre la méthodologie des évaluations socio-économiques, à partir des travaux de la communauté scientifique, y compris en sciences économiques. Elle est employée systématiquement lors des études de projets d'infrastructures et pas seulement s'agissant des projets de développement routier. Le maître d'ouvrage s'y est ainsi conformé, et a appliqué les fiches-outils en vigueur lors de l'enquête publique, soit la version actualisée en 2019-2020, basée sur la Stratégie nationale bas carbone 2 (SNBC 2), adoptée par décret le 21 avril 2020. La SNBC 3 a été adoptée par décret le 16 juillet 2026 après consultation du public, postérieurement à l'enquête publique, et n'a pas encore été déclinée dans le référentiel d'évaluation.

Les hypothèses d'évolution du parc automobile, et notamment son électrification, sont issues des scénarios nationaux provenant de la SNBC utilisés usuellement dans les évaluations socio-économique. Les fiches-outils produites par la DGITM s'appuient explicitement sur ces scénarios.

Le §2.3.6.2 de cette étude (pièce F) présente les scénarios "Avec Mesures Supplémentaires" (AMS) comme scénario de référence, et "Avec Mesures Existantes" (AME), dit tendanciel, comme test de sensibilité de l'évaluation socio-économique.

Le maître d'ouvrage n'a pas la liberté de s'affranchir de ces hypothèses réglementaires. Le report massif des usagers vers des véhicules électriques relève de choix indépendants du porteur de projet.

- Observations N° **1833.4** Mme M Mantellini, **2005.6** M L Woeltz, **2082.2** Mme C B, **2138.8** M Seddik, **2225.6** M S Wahid, **2226.5** Mme S Leguil, **2227.8** M S Wahid, **2270.4** LNE :

Terres excavées du tunnel pourrait entraîner des pollutions importantes et la pollution des eaux.

Réponse du maître d'ouvrage :

C'est précisément pour se prémunir de ce risque que le maître d'ouvrage a réalisé une étude sur la gestion des matériaux excavés (pièce K11). Cette étude est notamment fondée sur une campagne d'investigations visant à qualifier la pollution des sols excavés lors du creusement du tunnel mais également ceux manipulés par les travaux de terrassement sur l'ensemble du linéaire. Les résultats des essais ont permis d'adopter une stratégie de gestion de ces matériaux de sorte à limiter cette pollution. Les matériaux dont la pollution excéderait les seuils se verraient attribuer le statut de déchet et devront être redirigés vers des filières spécifiques.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

Questions

108.4 M S Renault, **2226.2** Mme S Leguil, **338.2** M P Thiry, **362.1**, **1114.2**, **1290.2**, **1718.6** M E Nicolas, **1917.3** commune d'Illange, **2146.6** M Seddik : Accumulation de polluants atmosphériques toxiques (NO₂, PM₁₀, PM_{2.5}) aux 2 extrémités du tunnel.

Quelles seront les modalités de ventilation du tunnel ?

La localisation des rejets d'air ?

Les impacts attendus sur la qualité de l'air pour les riverains ?

Quelles mesures sont prévues pour mise en conformité ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Comme précisé au chapitre 3 de l'étude d'impact, un système de ventilation et de désenfumage sera mis en place dans chaque tube, le tout associé à des locaux techniques et usines de ventilations installées au niveau de chaque extrémité du tunnel. Conformément à l'engagement de l'État lors de la concertation 2022-2023, aucune cheminée de ventilation ne sera installée au-dessus de la section souterraine au sein des zones urbanisées de Florange.

Vis-à-vis de la qualité de l'air, le chapitre 6.3.7 de l'étude d'impact présente les études spécifiques au niveau de la tête sud de la page 271 à 276/439.

Le maître d'ouvrage s'engage à publier l'ensemble des données produites dans le cadre de ce programme de suivi. Il s'engage, s'agissant de la qualité de l'air, à confier ce programme de suivi à l'association indépendante de surveillance de la qualité de l'air ATMO Grand Est.

II.4 Thème PATRIMOINE

II.4.1 Naturel

- Observations N° **5.3** M T Bovis, **47.2**, **121.10**, **195.1** M D Maurer, **135.6**, **136.4** M Y Crunel, **136.6** M Y Crunel, **166.10** M P Tarillon, **192.8** Fédération patrimoine-environnement, **199.3**, **328.2**, **451.2** Groupe National de Surveillance des arbres, **955.4**, **1054.4** M Gabriel, **1173.9** M P Wernain, **1216.3** Demeure historique, **1232.1** M JM Naudy, **1253.1** Mme Marion, **1273.4**, **1603.1** Les Écologistes, **1737.4** M P Landragin, **1763.4** Mme A Claude, **1785.1** Mme M Panova, **1798.2**, **1812** M C Lasbihi, **1813** Mme Nathalie, **1825.3**, **1828.1**, **1830** M Jordy, **1942.1** L Leonhardt, **1953.4**, **1960.4**, **1999.3** Mme B L'Huillier, **2000.4** Mme V Besnard, **2005.2** M L Woeltz, **2007.2** Mme M Panot, **2054.4** Mme C Beurton, **2145**, **2148.4**, **2156.5** Mme F Simon, **2162.2** M Jan, **2169.1**, **2206.2** Mme I de Meaux, **2227.9** M S Wahid, **2231.5** LFI, **2248.3** M JF Secondé, **2306.3** M E Virginio :

Préservation de l'allée des marronniers, des forêts (Terville), des espaces boisés classés (EBC).

Est-ce que la forêt domaniale de Florange serait touchée par le projet ?

Réponse du maître d'ouvrage :

L'allée des Marronniers n'est pas impactée par le projet. La conception du projet a tenu compte de sa valeur patrimoniale, en prévoyant notamment un tunnel profond passant sous l'allée et n'influençant pas le système racinaire des arbres. Dans la conception actuelle, le point supérieur du tunnel est situé à plus de 12 m sous l'aplomb de l'allée. Cette hauteur de couverture se décompose ainsi :

- Limon argileux en surface ;
- Alluvions anciennes à partir de 3m ;
- Argiles marneuses très compactes et rocheuses à partir de 6.50m.

Par conséquent, au regard de l'essence considérée, du contexte hydrogéologique au droit de l'allée et des sondages réalisés à proximité, le système racinaire des marronniers n'atteint pas la profondeur de l'extrémité supérieure du tunnel. En effet, jusqu'à 6 m de profondeur, les limons et alluvions en surface présentent une richesse de sol importante, tant du point de vue nutritif qu'hydrique, en particulier du fait de la présence d'une nappe de faible profondeur d'après les suivis piézométriques réalisés. Par ailleurs, la prospection racinaire de ces marronniers - chevelus compris - ne parviendra en aucun cas à franchir les 6m de marnes qui la séparent de l'extrados du tunnel compte-tenu de la compacité du sol en place et du faible intérêt qu'il présente pour ces marronniers. L'observation des carottes de sol prélevées à proximité de l'allée corroborent cette analyse avec l'interception de quelques racines en surface seulement. L'impact du creusement du tunnel sur le système racinaire de l'allée est ainsi nul.

S'agissant de la forêt domaniale de Florange, dans la conception portée à l'enquête publique, le prolongement de l'ouvrage permettant à la RD14A de traverser l'A31 est susceptible d'appeler des défrichements marginaux. Les impacts sont présentés dans la pièce E du dossier d'enquête.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête a fait confirmer la profondeur des racines des marronniers centenaires qui effectivement ne seraient pas touchées par les travaux de percement du tunnel.

Questions

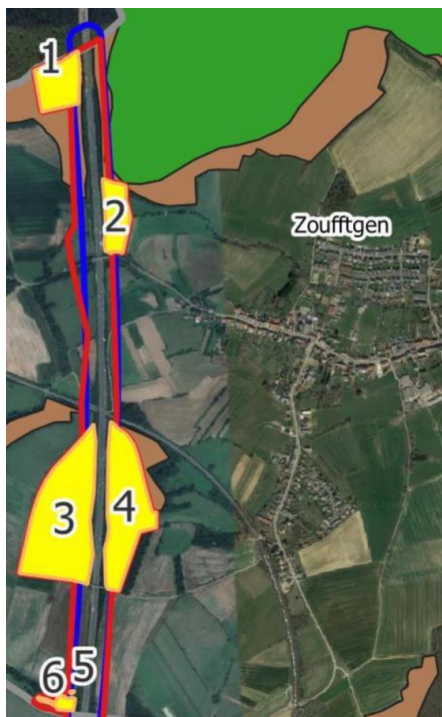
- Observation N° **1916.6** commune de Zoufftgen : Pourquoi une emprise foncière énorme sur la forêt ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Les emprises foncières sur la commune de Zoufftgen sont destinées à la mise en œuvre de mesures de compensation environnementale. Celle sur la forêt est plus précisément destinée à la mise en place d'un ilot de sénescence et à la création d'une mare forestière sur une superficie de 3ha.

Le tableau 7 de l'étude milieux naturel (pièce K3) recense les mesures de compensation préfigurées. Sur la commune de Zoufftgen, environ 25ha ont été réservés au sein du plan général des travaux, notamment pour la :

- Mise en place d'ilots de sénescence ;
- Création de boisements ;
- Création de mares (humides ou ferrestières) ;
- Création de zones humides ;
- Conversion en prairie humide / mare.



Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

II.4.2 Paysage

- Observations N° **21.5** M R Lussac, **42.1** M Jean-Philippe, **56.3**, **83.6**, **121.9**, **332.1** Mme Dupin de Etcheverry, **334.4** Mme M Buyer, **374.2** D Aymer, **387.3** Mme M Millet, **451.4** Groupe National de Surveillance des arbres, **538.4**, **638.3** e M A Morhange, **639.1** M M Kuhn, **809.3** Mme Sylvie, **1307.2**, **1390.1** M A Lemasson, **1409.18** Huglo Lepage Avocats, **1745.2** Mme C De Langle, **1747.1** M F Villemandy, **1869.7** M D Spediacci, **2248.4** M JF Secondé :

La destruction ou l'altération du site de Bétange représenterait une perte irréversible.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le site de Bétange n'est pas impacté ou altéré par le secteur Nord du projet qui n'intersecte pas le domaine inscrit à l'inventaire complémentaire des monuments historiques dans son intégralité. L'aménagement d'une partie de la section neuve en tunnel, dont la tête nord est située au nord de l'allée des Marronniers, permet d'éviter tout impact sur cette dernière.

Le maître d'ouvrage a produit une réponse complète à cette observation dans la partie D (Questions de la commission d'enquête) du présent document.

- Observations N° **183.2, 736.5, 737.3, 824.2, 906.2, 919.1** Mme C Lentretien, **963.2, 1139.3** M B Taton, **1261.1, 1377.3, 1411.3** M F Lacour, **1548.2** Mme S Fontenelle, **1797.2, 1814.1, 1847.3** M V Klein, **2025.3** Mme A Romenko, **2076.1, 2282.3** :

Le projet porterait aussi atteinte au paysage et dénaturerait durablement ce cadre de vie.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le volet paysager de l'étude d'impact est présenté à la partie 4.7.1 de la partie 3 de la pièce E pour l'état initial et à la partie 6.3.8 de la partie 4 de la pièce E pour l'évaluation des impacts et des mesures.

L'Autorité environnementale n'a fait aucune remarque sur cette dimension dans son avis délibéré sur le projet et disponible dans la pièce J1 du dossier.

Le maître d'ouvrage souligne également que, comme indiqué dans l'avis de la Direction régionale des affaires culturelles (pièce J1), le maître d'ouvrage a conduit plusieurs échanges avec l'architecte des bâtiments de France depuis le début des études. **Le maître d'ouvrage s'engage à poursuivre cette collaboration avec l'architecte des bâtiments de France (ABF) dans la suite des études.** De plus, le futur concessionnaire devra conduire une procédure spécifique, en parallèle de la demande d'autorisation environnementale, concernant l'aménagement du projet dans le périmètre des abords du monument historique conformément à l'article L621-30 du code du patrimoine. L'avis conforme de l'architecte des bâtiments de France sera obligatoire à ce stade de la procédure.

Commentaire de la commission d'enquête

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.

II.4.3 Bâti

- Observations N° **5.2** M T Bovis, **21.1** M R Lussac, **29.5, 33.6** M F. Golin, **42.2** M Jean-Philippe, **166.14** M P Tarillon, **192.1** Fédération patrimoine-environnement, **256.3, 332.1** Mme Dupin de Etcheverry, **387.3** Mme M Millet, **451.1** Groupe National de Surveillance des arbres, **508.1, 511.3** Mme L Humbel, **639.1** M M Kuhn, **909.6, 953.4, 1049.2** Mme M Costa, **1120.8** Mme C Garraud, **1216.1** Demeure historique, **1266.3** M A Dallem, **1272.3** Mme C Schmitt, **1306.4, 1307.1, 1310.6, 1390.2** M A Lemasson, **1409.19** Huglo Lepage Avocats, **1587.1** Mme P De Moustier, **1595.2, 1604.1, 1745.1** Mme C De Langle, **1747.2** M F Villemandy, **1786.7, 1999.2** Mme B L'Huillier, **2047.1** M Foucauld, **2061.6** Mme A Humbert, **2070.5** Mme E Talarczyk, **2197.9** Florange Avenir, **2268.7** Ecomissions, **2311** M P Aymer :

Proximité d'un site classé à préserver, la future ZAE amplifierait encore les nuisances et serait en covisibilité.

Réponse du maître d'ouvrage :

D'une part, le site de Bétange n'est pas impacté ou altéré par le secteur Nord du projet qui n'intersecte pas le domaine inscrit à l'inventaire complémentaire des monuments historiques dans son intégralité.

Toutefois, la proximité du domaine de Bétange, inscrit au titre des monuments historiques (château, parc et allée des Marronniers en alignement, très visible dans le paysage) est un enjeu important du projet. Cette protection du domaine de Bétange s'accompagne d'un périmètre de protection des abords du monument historique qui est traversé par le projet. Ce monument historique et son périmètre de protection imposent au projet A31bis de respecter les règles relatives aux travaux en abords de monuments historiques, codifiées aux articles L621-32 et R621-96 à R621-96-17 du Code du patrimoine.

La partie 6.3.8.1 (à partir de la page 362) présente les mesures de réduction des impacts mises en œuvre concernant l'aménagement de la tête nord du tunnel ainsi que des insertions paysagères. Le maître d'ouvrage a conduit une consultation étroite et continue avec la Direction régional des affaires culturelles afin de pouvoir élaborer la conception du projet.

D'autre part, la conception du projet est réalisée avec l'objectif constant de limiter ses impacts. A ce titre, l'objectif est ainsi de limiter les incidences de l'aménagement du futur échangeur de Sainte-Agathe, dont l'emprise foncière a été augmentée pour prendre en compte les demandes du public et des acteurs locaux concernant les mouvements locaux. Le maître d'ouvrage rappelle par ailleurs que, d'une part, les études du projet doivent permettre de montrer la faisabilité technico-économique d'un aménagement conforme au référentiel de conception, dans l'emprise foncière donnée. Enfin il convient de noter que les illustrations présentées dans le dossier d'enquête, établies sur la base des études préalables de l'opération, ont un caractère strictement indicatif.

Dans le cadre du présent mémoire en réponse, le maître d'ouvrage a démontré la faisabilité de variantes alternatives, dont la conception est conforme aux normes de sécurité routière et qui aurait un impact très limité sur la zone d'activités Sainte-Agathe. Le concessionnaire sera donc en mesure de limiter strictement les impacts sur les entreprises et donc le besoin de relocalisation de celle-ci.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage souligne qu'il n'est pas compétent s'agissant de la stratégie de relocalisation des entreprises potentiellement déplacées. L'État accompagne toutefois la Communauté d'Agglomération (TFA) pour privilégier des relocalisations sur des terrains déjà artificialisés et garantir la pérennité des entreprises.

Commentaire de la commission d'enquête

Une future ZAE à proximité du site de Bétange ne serait pas raisonnable et en contradiction avec le respect du périmètre des 500 mètres.

II.5 Thème RISQUES

II.5.1 Inondations

- Observations N° **237.5** KUHLM Alfred, **277**, **339.4** Schneider Michèle, **347.2** Wehrli Florent, **406.4**, **1302.2**, **1441.4** NOEL, **2022.6** Duviviers, Emmanuel, **2156.3** :

Risque d'inondation notamment en cas de fortes pluies.

- Observation **952** : je suis persuadé que cette construction engendrera des ruissellements et des inondations déjà plus fréquentes à présent dans le secteur de Terville, et ce, malgré ce que l'on nous affirme.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les résultats de l'étude hydraulique disponible dans le dossier d'enquête (pièce K9) montrent, au contraire, que le projet n'engendrera 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. Le tableau complet d'analyse est présenté dans la partie 2.2 de la pièce K9 (étude hydraulique), mais également dans la partie 3.3.1.3 "Traitement des eaux pluviales, rétablissement des écoulements naturels et protection de la ressource en eau" de la présentation du projet dans l'étude d'impact (partie 2 de la pièce E). Enfin, notons que le secteur de Terville n'est pas concerné par un risque particulier d'inondation, que ce soit en présence ou en l'absence de projet.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observations N° **384.4** ATTAC 57, **2268.6** Ecomissions :

La mise en place d'une section en souterrain qui en fond de vallée va générer des risques d'inondation.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les sections souterraines disposeront d'un système de collecte et de traitement des eaux dédié (dit aussi système d'assainissement). Ce système 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.

De plus, une étude de modélisation hydraulique complète a été réalisée pour produire l'étude d'impact. Cette étude est disponible dans le dossier d'enquête (pièce K9). 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).

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observation N° **1419.4** : Madame DETRY et Monsieur DETRY Christian :

Des chaussées perméables où l'eau de pluie puisse être absorbée et éviter les inondations à Entringe.

- Observation N° **2082.3** Céline B :

Risques d'inondations : l'impact de la réduction des zones naturelles et de la réalisation de merlons sur les écoulements d'eau nécessite une étude approfondie, puisque la commune (Entringe) a déjà été marquée par plusieurs inondations.

Réponse du maître d'ouvrage :

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.

Les principes d'aménagement de ce système sont présentés dans la partie 3.3.1.3.2 de l'étude d'impact (partie 2 de la pièce E). La conception de ce système s'appuie notamment sur la note relative à la gestion des eaux pluviales du projet, disponible dans le dossier d'enquête (pièce K10).

Dans ce cadre, la solution d'aménagement privilégiée sera en effet l'infiltration des eaux de chaussées, sauf dans les secteurs où une vulnérabilité à la pollution existe vis-à-vis des masses d'eaux souterraines ou superficiels. La synthèse concernant la nature des bassins de collecte et de traitement des eaux est présentée à la page 35 de la partie 2 de la pièce E (partie 3.3.1.3.2 de l'étude d'impact).

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).

Enfin, l'aménagement d'un merlon acoustique à Entringe permettra de limiter les niveaux de bruit auxquels les habitations de la commune sont exposées. La construction de ce merlon n'a aucun impact sur le risque d'inondation.

Ces dispositions permettent d'assurer l'absence d'impact du projet en matière d'inondation. Au contraire, le redimensionnement des ouvrages et l'installation d'un système de gestion des eaux viendra améliorer la situation de l'infrastructure.

- Observation N° **2146.2** M Seddik :

Interception des zones inondables de la Moselle (Page 45) : L'implantation de remblais routiers au sud du tracé neuf ampute directement la zone d'expansion de la crue centennale, provoquant une perte brute de 52 000 m³ de volume de stockage.

Réponse du maître d'ouvrage :

Effectivement, le chapitre 6.3.1.3.1.4 de l'étude d'impact (partie 4 de la pièce E) indique un volume retiré à la crue centennale de 52 000 m³. Ce même chapitre indique également *"Dans le cadre du projet, il est également prévu la démolition de certaines voies et bretelles. Sur la zone inondable, cette démolition représente un volume restitué à la crue centennale de 57 000 m³. **Ainsi, le volume restitué à la zone inondable est supérieur au volume pris à la crue centennale par le projet**".*

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observation N° **2138.3** Seddik :

Risques d'inondation et vulnérabilité hydraulique (Secteur Centre). L'A31bis traverse plusieurs zones classées à fort risque d'inondation (« zones rouges » inconstructibles dans les PPRI). À Longeville-lès-Metz et Metz, l'autoroute intersecte directement des secteurs à aléa fort, la crue historique de 1983 ayant atteint jusqu'à 7 mètres. Sur les communes de Custines, Marbach, Millery et Belleville, le tracé

traverse également de vastes zones de préservation. L'étude hydraulique SOGREAH montre qu'en cas de crue, certaines portions de l'autoroute pourraient être submergées par 0,5 à 1 mètre d'eau à Loisy, et plus d'un mètre à Bezaumont.

DOSSIER OFFICIEL : PAGE 69

Réponse du maître d'ouvrage :

Cette observation ne concerne pas le secteur Nord du projet concerné par la procédure de déclaration d'utilité publique. Le maître d'ouvrage confirme ces informations du dossier s'agissant du secteur Centre et il rappelle que l'aménagement futur sur cette section se fera justement sur place (par l'intérieur) afin d'éviter l'aggravation du risque d'inondation. De même, le programme de cette opération prévoit également le redimensionnement des ouvrages et la création d'un système de gestion des eaux qui n'existe pas aujourd'hui afin de moderniser l'infrastructure. La situation de l'infrastructure vis-à-vis du risque d'inondation va donc s'améliorer grâce au projet.

- Observation N° **2156.3** : Risques majeurs d'inondation et artificialisation des sols

Le 6^e rapport du GIEC établit un lien direct entre réchauffement et intensification du cycle de l'eau : une atmosphère plus chaude retient 7 % d'humidité en plus par degré, augmentant la fréquence et l'intensité des crues extrêmes.

Dans un bassin versant de la Moselle déjà sensible, l'artificialisation de centaines d'hectares (béton, asphalte) supprime la capacité d'infiltration naturelle des sols. Même si le projet prévoit de rendre 5 000 m² à la zone d'expansion des crues (mesure dérisoire au regard des surfaces imperméabilisées), il aggrave structurellement le ruissellement et le débit de pointe des rivières.

Construire une infrastructure qui augmente le risque d'inondation dans une zone exposée à des événements climatiques plus fréquents est irresponsable et contrevient au principe de précaution.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les résultats de l'étude hydraulique (pièce K9) montrent que le projet n'augmente pas le risque d'inondation.

La conception du projet, dans la zone de l'aire d'étude qui est exposée à ce risque (autour de la commune de Richemont et des premiers kilomètres de l'A30), a fait l'objet d'une vigilance très importante. D'une part, le projet correspond essentiellement à un aménagement sur place dans ce secteur afin de limiter l'artificialisation supplémentaire. D'autre part, afin d'éviter les impacts sur les zones de crues, le maître d'ouvrage a décidé de ne pas aménager un second viaduc sur la Moselle et d'optimiser la configuration de l'échangeur A30/A31 en limitant son emprise. Le projet prévoit donc de restituer 5 000 m³ net à la zone d'expansion de crue comme le souligne cette contribution.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observation N° **2270.9** MOGUEN Céline (Lorraine Nature Environnement) :

Le projet réduit de 52 000 m³ la capacité d'expansion des crues de la Moselle (remblais en zone inondable). Les canalisations de rééquilibrage piézométrique sous le tunnel ne sont pas détaillées, alors que le niveau piézométrique pourrait augmenter de 40 cm côté ouest.

Réponse du maître d'ouvrage :

Voir réponse à l'Observation N° **2146.2 M. Seddik**.

Le dispositif de rééquilibrage est détaillé au chapitre 4.3 de l'étude hydraulique (pièce K9).

Questions

658.2 Cavaïotti Armand : Avec le changement climatique quelles précautions en cas de pluies diluviennes et inondations du tunnel ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le changement climatique est susceptible d'augmenter la fréquence et l'ampleur des événements pluvieux ou d'inondations plus importants que la moyenne. D'une part, les modèles hydrauliques utilisés dans le cadre des études prennent en compte l'aggravation des aléas liés au changement climatique. D'autre part, le projet prévoit de redimensionner l'ensemble des ouvrages hydrauliques non adaptés au régime hydraulique en période de crue, de créer un système de gestion des eaux pluviales adapté à la crue centennale et de restituer 5 000 m³ net à la zone d'expansion de crue.

Le lecteur est également invité à consulter les réponses du maître d'ouvrage aux observations ci-dessus relative au risque d'inondation.

1916.2 commune de Zoufftgen : La commune de Zoufftgen est soumise, en cas de forts orages, à des inondations de ruissellements. Est-il envisagé des bassins d'orages sur ce projet ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet A31bis, afin de mettre aux normes environnementales les sections des autoroutes A30 et A31 concernées par le projet, prévoit la création d'un système de gestion des eaux de chaussées. Il prévoit également le redimensionnement des ouvrages non adaptés au régime hydrologique des cours d'eau. Au droit de la commune de Zoufftgen, le projet consiste strictement en l'aménagement sur place de l'autoroute, ce qui limite grandement l'expansion de la surface artificialisée. Il est bien prévu d'aménager un bassin d'infiltration sur l'autoroute au droit de la commune (BIM n°1). Le bassin est positionné sur le plan/Figure n°33 à la page 38, au chapitre 3.3.1.3.2 de l'étude d'impact (partie 2 de la pièce E).

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

1903.3 commune de Richemont : Un bassin de rétention est prévu sur la parcelle 06 section 10. Il se situe à proximité du ruisseau du Brouck qui présente un risque de débordement dans le cas d'inondations (volume du bassin conséquent qui pourrait impacter le Brouck). Ce fossé a-t-il été pris en compte dans votre étude ? Pour mémoire, lors des dernières inondations, ce ruisseau a fait l'objet d'une surveillance particulière par les SDIS et les services de la préfecture.

Réponse du maître d'ouvrage :

Un bassin de rétention est en effet prévu à cet endroit, à proximité du ruisseau du Moulin de Brouck, qui est soumis à un aléa de débordement et qui a été pris en compte dans l'étude.

D'une part, le projet permettra de créer un système de gestion des eaux de chaussées afin de ne plus rejeter directement les eaux de plateformes dans le ruisseau qui longe actuellement l'A30. Le réseau de collecte, de traitement et de rétention permet également d'adapter le régime hydraulique afin de ne pas impacter celui du cours d'eau à proximité.

D'autre part, le sous-dimensionnement des trois ouvrages hydrauliques qui permettent le passage de ce ruisseau sous l'A30 (OH 27.1, 27.2 et 27.3) explique en partie le risque de débordement actuel. Dans le cadre du projet, il est justement prévu d'élargir ces trois ouvrages hydrauliques afin de diminuer le risque de débordement. Les interventions nécessaires sur ces ouvrages sont rappelées sur la figure 29

dans le chapitre 3.3.1.3.1 de l'étude d'impact (page 33 de la partie 2 de la pièce E). L'analyse complète menant à ces résultats est l'objet de l'étude hydraulique (pièce K9).

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

2033.8 : Comment peut-on parler d'itinéraire fiable et sécurisé quand on envisage de construire un tunnel profond en zone à fort ruissellement et donc à risque d'inondation ? Que se passera-t-il pour le trafic quand ce tunnel sera inondé ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le lecteur est invité à consulter la réponse produite par le maître d'ouvrage en réponse aux Observations N° **384.4** ATTAC 57, **2268.6** Ecomissions.

Il n'y a pas de risque identifié concernant une éventuelle inondation du tunnel qui n'est pas implanté dans une zone où ce risque existe. Le système de gestion des eaux du tunnel est également conçu pour limiter la présence d'eau sur la chaussée.

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

2238.2 du collectif Entrange : Le projet prévoit quels aménagements pour limiter le risque d'inondations Rue de la Prairie (déjà plusieurs inondations enregistrées ces 10 dernières années) ?

Chaque amputation de la surface du champ situé derrière la rue de la Prairie entraîne un écoulement plus difficile. Des travaux d'aménagement ont déjà été effectués en 2025 par notre mairie mais quid si on réduit encore la capacité d'absorption de l'eau par le champ derrière nos maisons ?

Nous indiquer les solutions prévues pour :

- respecter l'orientation TSA-Q4 (pièce G.2, page 50) pour « préserver et reconstituer les capacités d'écoulement et d'expansion des crues) ;
- + article 6 et article 8 (pièce G.2, page 51) « gérer le risque inondation de manière globale et intégrée) ;
- Assainissement des eaux pluviales.

1887.4 Valérie B. Risque d'inondation : Le projet prévoit quels aménagements pour limiter le risque d'inondations dans la rue de la prairie à Entrange (déjà plusieurs inondations enregistrées ces 10 dernières années) ? Chaque amputation de la surface du champ situé derrière nos maisons entraîne un écoulement plus difficile.

Des travaux d'aménagement ont déjà été effectués en 2025 par notre mairie mais quid si on réduit encore la capacité d'absorption de l'eau en réduisant le champ derrière nos maisons ?

L'ajout de la 3^e voie d'autoroute et le merlon empiéteront considérablement sur le champ.

2024.2 Philippe Xavier : merlons à Entrange. L'impact des merlons sur les écoulements d'eaux pluviales et la réduction de zones humides a-t-il été étudié ? Si oui, est ce que des mesures seront prises pour régler le problème d'inondations à Entrange, rue de la prairie, ou à minima limiter et éviter l'aggravation de ces inondations en contre bas de la buse d'évacuation d'eaux de l'A31 actuelle ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage n'a pas connaissance des problématiques d'inondation au niveau de la rue de la Prairie à Entrange qui ne relèvent pas de sa compétence (voirie communale). En revanche, il convient de souligner que les eaux de pluie ruissellent aujourd'hui depuis l'A31 vers le milieu environnant. Le projet A31bis vise, entre autres, à résorber cette problématique avec l'installation d'un système de gestion de l'eau comprenant notamment de dispositifs d'assainissement des eaux de chaussées afin d'assurer une gestion qualitative et quantitative de l'eau. Ainsi, bien que la plateforme soit élargie, les

eaux de pluie seront captées et ne pourront pas contribuer aux inondations à Entringe. S'agissant du merlon, les matériaux utilisés proviennent du chantier environnant et sont donc d'une perméabilité similaire, par ailleurs sa géométrie conduit à diminuer le volume d'eau sur la parcelle en limite de laquelle il est implanté.

Les résultats de l'étude hydraulique (pièce K9) montrent que le projet n'augmente pas le risque d'inondation. Dans ce cadre, afin de préserver ou de reconstituer les capacités d'écoulement, l'ensemble des ouvrages existants ou à construire a fait l'objet d'une analyse précise de dimensionnement en fonction du contexte hydrologique. De plus, le projet prévoit de restituer 5 000 m³ net à la zone d'expansion de crue dans le secteur où des travaux seront réalisées en zone inondable (secteur de Richemont) afin de reconstituer les capacités d'expansion de crue. Enfin, la création d'un système de gestion des eaux pluviales est prévue dans le cadre du projet alors qu'un tel système est inexistant sur les infrastructures existantes concernées par le projet. Dès lors, le projet est bien conforme SDAGE de manière générale et spécifiquement aux orientations mises en avant dans cette contribution.

II.5.2 Accidentologie

- Observations N° **495.2, 559.3, 581.5** Stella Valérie, **615.1** Frank, **891.2, 923.3, 934.3, 951.2, 958, 967.6** RAU Rita, **1256.10** Bertrand Inès, **1289.1, 1293.2, 1831.5, 1833.1** Mantellini Marie Thérèse, **1850.4** Hormain, Richard, **1858.3, 1833, 1999.6** L'Huillier Bernadette, **2033.9, 2191.2** :
N'améliorera pas la sécurité et plus de risques en raison de la bande d'arrêt d'urgence circulaire par les bus.

Réponse du maître d'ouvrage :

La mise aux normes de l'infrastructure vis-à-vis des normes de sécurité routière est l'un des objectifs du projet (cf. §2.4 de la pièce B). La conception du projet vise donc à améliorer la sécurité routière. De plus, l'aménagement d'une voie réservée aux transports en commun sur l'espace habituellement réservé à la bande d'arrêt d'urgence est aujourd'hui réalisé, avec succès, aux entrées de nombreuses agglomérations en France (Marseille, Strasbourg, Grenoble, Rennes, Nantes, etc.). 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). Un aménagement strictement identique est prévu sur l'A3 au Luxembourg. Il est donc important que le projet, en France, puisse présenter les mêmes caractéristiques.

De manière générale, un tel aménagement et ses caractéristiques sont encadrés par les référentiels de conception en vigueur. La dernière version de ce référentiel a été publiée en 2023 par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA). Cette nouvelle version prend en compte les évolutions réglementaires et les retours d'expérience existants. Le CEREMA précise d'ailleurs : *“Aménagée en général sur l'ancien espace de la bande d'arrêt d'urgence (BAU), une VRTC [voie réservée aux transports en commun] est utilisée par un nombre réduit de véhicules et permet de conjuguer, sans dégradation des conditions de sécurité, la circulation des véhicules autorisés et les fonctions de la bande d'arrêt d'urgence”*. Le référentiel prévoit par ailleurs l'aménagement de refuges (surlargeurs) à intervalle régulier afin de permettre le stationnement des véhicules en détresse. Ces éléments ont été pris en compte dans la conception du projet.

[Lien : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/voies-structurantes-agglomeration-amenagement-voies>]

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observations N° **38-1** Guilhem Simon, **359.3**, **1126.5** Christian Studer, **1567.3**, **2280.6**, **2284.2** :
Faire respecter le code de la route en sanctionnant l'usage de la voie du milieu non justifiée, l'utilisation du téléphone au volant.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage s'engage à poursuivre sa politique de prévention en faveur de la sécurité routière. La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et des transports (DREAL) est en effet responsable de l'observatoire régionale de la sécurité routière et du financement des unités départementales de sécurité routière qui conduisent de nombreuses actions de communication et de sensibilisation afin d'améliorer la prévention en la matière.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note, notamment de l'engagement qui est attendu avec ou sans projet.

- Observations N° **36.5** Laurent, **2280.6** :
Eviter que les poids lourds empruntent l'A31 actuellement dangereuse.

Réponse du maître d'ouvrage :

Il n'est pas possible d'interdire par principe la circulation pour les poids lourds sur l'A31, section du réseau transeuropéen de transport. Le projet vise justement à aménager un itinéraire de transit fiable et sécurisé.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observations N° **359.3**,
Entretenir les routes.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les routes nationales et particulièrement les autoroutes font l'objet d'une politique d'entretien ambitieuse afin de supporter le trafic très dense existant. La mise à disposition du réseau routier à la Région Grand Est, avec la mise en place d'une écocontribution pour les poids lourds, permettra d'augmenter les ressources affectées à la politique d'entretien du réseau non-concédé.

De plus, dans le cadre du secteur Nord du projet A31bis, il est prévu de recourir au moyen de la concession. Dans ce cadre, un concessionnaire sera désigné grâce à une procédure d'appel d'offres, afin de financer et de réaliser le projet ainsi que pour entretenir la nouvelle infrastructure. Pour ce faire, il se rémunérera pas le péage. Ce moyen permet aussi de s'assurer d'un entretien performant de l'infrastructure : cette performance est fixée dans le contrat avec des indicateurs objectifs et le péage permet de s'assurer de disposer de ressources suffisantes pour l'atteindre.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observation N° **1221.1** Lopez Philippe :
Au vu du tracé retenu pour l'A31bis, il m'apparaît comme possibles zones de ralentissement voir bouchons et donc accidentogènes les sorties des tunnels et rétrécissements de voies entre les deux

échangeurs Étoiles et Ste Agathe. Le passage de 2x3 voies à 2x2 voies est problématique, ce que j'ai pu constater sur l'A31 entre Metz et Luxembourg ces 20 dernières années.

Réponse du maître d'ouvrage :

La conception générale du projet et singulièrement celle des échangeurs sont élaborées afin de réduire la saturation du réseau et les congestions induites. Les résultats des modélisations de trafic (parties 3.2.3.2 et 3.2.3.3 de la pièce F) montrent qu'aucune congestion n'est susceptible d'apparaître au droit des échangeurs contrairement aux allégations des propriétaires.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observations N° **1151.3** Guy NEYEN :
Engorgement possible si accident dans le tunnel.

Réponse du maître d'ouvrage :

En cas d'accident dans le tunnel, un plan de gestion du trafic sera activé. Il permettra, le cas échéant, de fermer le tunnel avec la mise en place d'itinéraire de déviation. Ce plan de gestion sera établi avant la mise en service par le préfet de département, en lien avec le concessionnaire et l'ensemble des gestionnaires de voiries du territoire (Région Grand Est, Départements de la Moselle, Intercommunalité et communes).

Les sections souterraines sont équipées d'équipements répondant à la réglementation pour ce type d'ouvrage (flèche d'affectation de voies, présignalisation avec les entrées du tunnel, ...).

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observations N° **454.3, 465.3, 581.5** Stella Valérie, **822.3, 1126.5** Christian Studer, **1420.5** Madame BECK, **1421.3** Philippe BECK, **1588.1** DEWILDE Corinne, **1615.1, 1877.2** RICHARD, G, **1880.2** PLANTEY Arnaud, **1887.6** Valérie B., **1894.2** Rosa Jonathan, **1900.2** Hotton Anais, **1901.3** Conseil Municipal d'Entringe, **1940.6** Jean-Francois, **2068.8** Céline, **2195.3** Aubertin Serge, **2227.5** wahid seddik, **2276.2** Muller David, **2291.3** Valette marc :

Il existe un danger accru pour tous, surtout aux heures de pointe (entre 6H30/9H et 16H/19H). Les rues des communes au nord du tracé sont déjà saturées par les véhicules des travailleurs frontaliers. Ajouter des centaines de voitures rendra les traversées extrêmement dangereuses, en particulier pour les enfants se rendant à l'école et arrêts de bus. De plus, des comportements à risque sont fréquents pour gagner du temps. De nombreux conducteurs empruntent les trottoirs ou dépassent dans des zones sans visibilité. Une insécurité permanente pour les piétons, notamment les personnes âgées et les enfants.

Réponse du maître d'ouvrage :

La saturation de l'autoroute lors des heures de pointe entraîne en effet des reports massifs de circulation vers le réseau secondaire. 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 en effet la sécurité routière sur le réseau secondaire qui n'est pas conçu pour supporter un trafic aussi important, contrairement au réseau autoroutier.

Les études de trafic, dont les résultats sont présentés sous forme cartographique dans la pièce F (§3.2.2) et qui tiennent compte de la mise en place d'un péage en option de projet, fournissent les estimations de variation du trafic sur les principaux axes du réseau secondaire entre la situation avec le projet A31bis et la situation sans le projet A31bis. Les résultats (exposés ci-dessous) montrent précisément que la réalisation du projet va entraîner une baisse de trafic importante sur le réseau secondaire lors des périodes de pointe (de façon plus marquée le matin). Ces flux se reporteront vers l'A31, rendue plus attractive par le projet même avec la mise en place du péage (plu capacitaire, temps de parcours réduits).

En période de pointe du matin (PPM, 05h-09h), en 2030, dans la situation avec le projet :

- -5% sur la RD1 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -5% à -10% sur la RD653 selon les sections, dans le sens de pointe ;
- -6% sur la RD58 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -5% sur la RD59 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -4% sur la RD16 dans le sens de pointe.

En période de pointe du soir (PPS, 15h-19h), en 2030, dans la situation avec le projet :

- -3% sur la RD1 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -4% sur la RD653 à la frontière, dans le sens de pointe ;
- -3% sur la RD58 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -2% sur la RD59 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -3% sur la RD16 dans le sens de pointe.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observation N° **2191.2** :

L'argument de la sécurité est peu convaincant : elle dépend avant tout du comportement des automobilistes (vitesses, distances de sécurité, vigilance, alcool, stupéfiants, protoxyde d'azote). Une autoroute plus large n'agit pas sur les comportements à risque et ne peut par conséquent empêcher les accidents.

Réponse du maître d'ouvrage :

La sécurité routière est en effet multifactorielle. Le projet A31bis permettra d'agir sur la géométrie de l'infrastructure pour l'améliorer en mettant l'autoroute aux normes de sécurité routière (dévers, rayons de courbure, configuration des échangeurs). **Le maître d'ouvrage s'engage, par ailleurs, à poursuivre sa politique de prévention et de promotion de la sécurité routière.** La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et des transports (DREAL) est en effet responsable de l'observatoire régionale de la sécurité routière et du financement des unités départementales de sécurité routière qui conduisent de nombreuses actions de communication et de sensibilité afin d'améliorer la prévention en la matière.

Pour l'ensemble des raisons, l'évaluation socio-économique permet d'estimer que le projet permet d'éviter 2 tués, 6 blessés graves et 13 blessés légers sur la période d'évaluation (tableau 39 de la pièce F). Ces résultats traduisent un gain de sécurité certain.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observation N° **2138.9** Seddik : Saturation routière et gravité de la sécurité routière. Saturation : L'A31 connaît une saturation structurelle majeure aux heures de pointe, la vitesse moyenne pouvant chuter jusqu'à 48 km/h entre Thionville et le Luxembourg, provoquant un report massif de flux (notamment les poids lourds) sur le réseau secondaire.

Sécurité (Secteur Centre) : La gravité des accidents sur cet axe est particulièrement alarmante avec un taux de 23,11 tués pour 100 accidents contre 5,2 au niveau national. Certains sous-secteurs critiques atteignent même le chiffre effrayant de 50 tués pour 100 accidents.

DOSSIER OFFICIEL : PAGES 333 ET 344

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage confirme les éléments de cette observation. L'autoroute A31 est déjà saturée lors des heures de pointe ; cette saturation entraîne déjà des reports massifs depuis l'autoroute vers le réseau secondaire. 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 observation décrit la situation de référence, en l'absence de projet. De plus, concernant le secteur Centre, les volumes de trafic sont en effet l'un des principaux facteurs explicatifs de l'accidentologie élevée sur l'A31 entre Nancy et Metz. L'objectif du projet A31bis sur ce secteur, comme pour le secteur Nord, est de mettre l'autoroute aux normes de sécurité routière (dévers, rayons de courbure, configuration des échangeurs).

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

Questions

2.2 : Combien d'accidents pour une solution ?

Réponse du maître d'ouvrage :

L'amélioration de la sécurité routière est justement l'un des objectifs du projet A31bis. Le choix de réaliser ce projet grâce à la mise en concession permet également, en autres, de le réaliser dans un calendrier raisonnable.

362.2 : Présence d'une importante conduite de gaz à haute pression située derrière nos maisons (à Terville), à proximité immédiate de nos jardins. Comment garantir que cette infrastructure de gaz ne sera pas fragilisée par les travaux, ni par les milliers d'allers-retours quotidiens de véhicules et de poids lourds ?

Réponse du maître d'ouvrage :

La conduite de gaz évoquée ainsi que l'ensemble des réseaux présents au sein des emprises seront dévotées en amont du démarrage des travaux pour pallier ce risque.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

1171.2 : Mettre de la lumière à partir de 18h en hiver ou les jours de pluie avec une installation tous les 300 mètres.

Réponse du maître d'ouvrage :

Il n'est pas prévu d'installer un réseau d'éclairage public complet dans le cadre du projet (le réseau autoroutier en France n'en dispose pas), à l'exception de la section souterraine. La mise en place d'un tel dispositif éclairage serait onéreuse et créerait des nuisances lumineuses importantes pour la faune. De manière générale, à l'exception de sections souterraines ou très urbaines, le réseau autoroutier n'est pas éclairé en France.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note. La pollution lumineuse supplémentaire serait à mettre en balance en cas d'éclairage de l'autoroute.

1311.2 AGIRR - FNAUT Lorraine : Il est admis qu'à trafic égal, une autoroute à 2x3 voies produit moins d'accidents qu'une 2x2 voies. Mais vu qu'en général les 2x3 voies voient passer un trafic plus élevé, les sections d'autoroutes françaises à 2x3 voies sont statistiquement plus accidentogènes que celles à 2x2 voies. Or, l'objectif premier de l'A31bis étant de permettre une augmentation du trafic, l'insécurité réaugmentera d'autant. Dans notre cas, ce n'est pas qu'une petite augmentation liée au trafic induit qui est attendue ; le maître d'ouvrage prévoit jusqu'à +60%. Même sans atteindre une telle croissance, le projet de l'État nous emmène droit vers plus de files de circulations, plus de voitures, plus de saturation et plus d'insécurité résultant de tout cela.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage rejette catégoriquement cette observation et les chiffres présentés. Le projet A31bis ne vise pas l'augmentation générale du trafic. Les résultats des modélisations de trafic montrent une absence de trafic induit par le projet. La croissance à venir du trafic sur l'autoroute A31 sera liée à l'augmentation générale de la demande de déplacement sur le territoire et au report de trafic, lors des heures de pointes, depuis les axes secondaires engorgées vers l'autoroute A31 qui présentera une capacité supérieure. Dès lors, le projet va significativement améliorer la sécurité routière en :

- Mettant l'autoroute vis-à-vis des normes de sécurité routière (dévers, rayons de courbure, échangeurs),
- Réduisant la saturation de l'autoroute A31 existante et donc les risques de sécurité routière associé,
- Permettant le report sur l'A31 depuis le réseau secondaire lors des heures de pointe, ce qui améliorera globalement la sécurité routière sur le territoire.

D'ailleurs, l'évaluation socio-économique permet d'estimer que le projet conduit à éviter 2 tués, 6 blessés lourds et 13 blessés légers sur la période d'évaluation (tableau 39 de la pièce F). Ces résultats traduisent un gain de sécurité certain.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

1549 Koczorowski Danielle : Améliorez déjà les autoroutes existantes. Surtout la sécurité et les conditions de travail de tous : automobilistes, routiers, personnel d'entretien. A-t-on besoin de nouvelles autoroutes ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Les politiques d'entretien des autoroutes existantes dans la région sont indépendantes de la mise en œuvre du secteur Nord du projet A31bis. Les routes nationales et particulièrement les autoroutes font déjà l'objet d'une politique d'entretien ambitieuse afin de supporter le trafic très dense existant. La mise à disposition du réseau routier à la Région Grand Est, avec la mise en place d'une écocontribution pour

les poids lourds, permettra d'augmenter les ressources affectées à la politique d'entretien du réseau non-concédé.

De plus, dans le cadre du secteur Nord du projet A31bis, il est justement prévu de mettre aux normes les sections des autoroutes A30 et A31 qui seront élargies, vis-à-vis des normes de sécurité routière.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

1833.1 Mantellini Marie Thérèse : Comme lors des réunions le sujet de ce transport de CO₂ n'a jamais été évoqué et n'apparaît pas dans le dossier de l'enquête d'utilité publique je m'interroge sur les mesures de sécurité dans le tunnel, tunnel construit en 2x2 voies pour la déviation de tout le trafic de fret routier, fret routier international et local. Il est à noter que sur Lyon tunnel de Fourvière, après plusieurs incendies de camions depuis le 2 avril 2019 un arrêté préfectoral interdit désormais les véhicules de transport de marchandises de plus de 7,5 t, tous les véhicules de transport de matières dangereuses et les véhicules de plus de 4,5 m de hauteur. Il est à noter que le tunnel de Fourvière fait 1853 m de long, que le profil de ce tunnel n'est pas en forme de cuvette contrairement au tunnel sous Florange. Je vous pose la question, tout comme l'a fait ce pompier invoquant le cas des transport TDM lors de la réunion du 6 juin 2026 sur Florange ?

Réponse du maître d'ouvrage :

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). Au sens de l'instruction technique, le degré de surveillance de l'ouvrage sera de degré D4, ce qui impliquera une surveillance humaine permanente grâce à un centre d'information et de gestion du trafic (CIGT - 24h sur 24 et 7 jours sur 7).

En cas d'incident ou d'accident dans le tunnel nécessitant une fermeture de ce dernier, il sera activé le plan de gestion du trafic. Ce plan sera établi avant la mise en service du tunnel par le préfet en lien avec le concessionnaire et l'ensemble des gestionnaires de voiries du territoire (État, Région Grand Est, Départements de la Moselle, Intercommunalité et communes).

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.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

1903.4 commune de Richemont : Sortie A30/air liquide. Sécurisation de l'accès A30/A31. De nombreux accidents sont à déplorer. Qu'est-il prévu pour sécuriser le site ?

Pont de Guénange : après plusieurs interruptions de trafic sur la RD60 liées à des travaux, la RD953 devient un axe de délaissement et complique la circulation sur la commune. Il en est de même lorsque des accidents surviennent sur l'autoroute. Une réflexion est-elle menée pour faciliter l'accès de la rive gauche vers la rive droite lorsque nous sommes confrontés à ces difficultés ?

Réponse du maître d'ouvrage :

La configuration de l'échangeur cité sera reprise dans le cadre du secteur Nord du projet A31bis afin de le mettre aux normes du point de vue des référentiels de conception et, ainsi, améliorer la sécurité routière dans cette zone. Les bretelles de l'échangeur seront allongées et leur rayon respectif sera adapté. Cette évolution permettra de sécuriser l'accès à l'entreprise Air Liquide. La configuration de l'échangeur est présentée au chapitre 4.2.5 de la pièce B (page 38).

Le maître d'ouvrage n'est en revanche pas compétent s'agissant de l'aménagement de la voirie départementale (cas du pont de Guénange cité). L'autoroute A31 existante permet déjà de franchir la Moselle.

2033.9 : Que se passera-t-il pour le trafic dans le tunnel lorsqu'il y aura un accident ?

Que se passera-t-il pour les riverains si jamais un incendie se déclare dans ce tunnel ?

Que se passera-t-il le jour où un automobiliste s'arrêtera sur la bande d'arrêts d'urgence et qu'un bus arrivant à pleine vitesse un jour de pluie n'aura pas le temps de freiner ?

Comment peut-on parler de sécurité routière lorsque l'utilisation des voies comme elle est affichée aujourd'hui côté français, ne sera pas en adéquation avec ce qui est prévu côté luxembourgeois, c'est-à-dire obligeant les bus à traverser les voies depuis la droite pour rejoindre la voie de covoiturage à gauche ?

Pensez-vous sincèrement que le passage en trois voies diminuera les accidents qui sont monnaie quotidienne sur ce tronçon ? À l'heure où bon nombre d'automobilistes se font régulièrement surprendre par les motos qui remontent les files ou doublent par la droite à grande vitesse, les voitures qui déboîtent ou les automobilistes qui freinent de manière intempestive sans raison apparente ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Tout d'abord, le lecteur est invité à consulter la réponse du maître d'ouvrage à l'observation "1833.1 Mantellini Marie Thérèse", disponible ci-dessus concernant la gestion des accidents dans le tunnel.

Ensuite, conformément à l'engagement de l'État lors de la concertation publique de 2022-2023, aucune cheminée d'extraction ne sera aménagée sur le parcours du tunnel. En cas d'incendie dans le tunnel, le système d'extraction massive sera alors mis en marche. Ce système est justement dimensionné pour prévoir le cas extrême des incendies de matière dangereuse.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage souligne que la géométrie de l'A31 qui sera élargie à 2x3 voies entre Thionville et la frontière luxembourgeoise sera strictement identique à celle en cours d'aménagement du côté Luxembourgeois (2x3 voies, avec une voie réservée aux transports en commun sur l'espace de la bande d'arrêt d'urgence). Son exploitation précise continuera de faire l'objet d'échanges techniques et opérationnels avec le Luxembourg. L'interface (ou la frontière) ne crée donc aucun risque particulier pour la sécurité routière et les bus ne seront pas invités à traverser la voie. La contribution du Grand-Duché de Luxembourg souligne cet aspect. Par ailleurs, la courrier conjoint de la Région Grand Est et du Grand-Duché du Luxembourg, au Parlement européen, du 18 mars 2025, concernant l'inscription de l'axe Nancy-Metz-Luxembourg dans la liste des projets d'intérêt commun à dimension transfrontalière visés dans le règlement MIA 2028-2034 le précise également :

"[...] Du côté luxembourgeois, plusieurs projets participeront également au développement du corridor Nancy-Metz-Luxembourg. Sur le volet routier, il convient de mentionner le projet de réaménagement et d'élargissement de l'autoroute A3, reliant la frontière française à Luxembourg-Ville. Cette infrastructure sera portée à trois voies dans chaque sens de circulation, la voie de gauche étant réservée aux véhicules avec au moins 2 occupants. La bande d'arrêt d'urgence sera circulaire par les autobus en heure de pointe.

Un premier tronçon a été mis en service en 2025 tandis que l'achèvement complet du projet est prévu à t'horizon 2030. [...]"

De plus, la conception de la voie réservée aux transports en commun est encadrée par un référentiel de conception afin de garantir la sécurité routière sur la section sur laquelle elle sera aménagée. Le lecteur est ici invité à consulter la réponse produite par le maître d'ouvrage à la première observation de la partie B.II.5.2 (Observations N° **495.2, 559.3, 581.5** Stella Valérie et suivantes). 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 justement limitée à 70 km/h sur ces voies réservées afin de permettre les évitements.

Enfin, le projet A31bis, au-delà de l'élargissement à 2x3 voies de la section entre Thionville et la frontière, permettra d'agir sur la géométrie de l'infrastructure pour l'améliorer en mettant l'autoroute aux normes de sécurité routière (dévers, rayons de courbure, configuration des échangeurs). **Le maître d'ouvrage s'engage, par ailleurs, à poursuivre sa politique de prévention et de promotion de la sécurité routière.** La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et des transports (DREAL) est en effet responsable de l'observatoire régionale de la sécurité routière et du financement des unités départementales de sécurité routière qui conduisent de nombreuses actions de communication et de sensibilisation afin d'améliorer la prévention en la matière.

Pour l'ensemble des raisons, l'évaluation socio-économique permet d'estimer que le projet permet d'éviter 2 tués, 6 blessés lourds et 13 blessés légers sur la période d'évaluation (tableau 39 de la pièce F). Ces résultats traduisent un gain de sécurité certain.

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

II.6 Thème ÉCONOMIE

- Observations N° **6.2** M. Gil Chillon, **139.4, 143.4, 345.4, 402.3** M A Mauffrey, **460.1, 512.7** Mme N Laurent, **534.1, 693.6** Mme Celine, **789.5** M P Rivaud, **921.3** Mme M Leggieri, **1013.3, 1114.3, 1117, 1231.4** M C Feller, **1256.8** Mme I Bertrand, **1290.4, 1317.6** M Anthony, **1340.1, 1378.1** M S Duroc, **1402.1** Mme Monique, **1419.5** MMme Detry, **1610.3, 1889.1** M N Stépanik, **1891.5** M JP Mouraux, **2139.5** Mme E Riviere, **2148.2, 2164.5** Mme D Boucher, **2171.2** M K Thierry-Schmitt, **2188.47** Mme M Richard, **2290.4** :

Perte de valeur des biens immobiliers suite aux différentes nuisances, quelles seront les indemnités.

Réponse du maître d'ouvrage :

La jurisprudence a fixé les principes de l'indemnisation en matière de nuisances sonores : seuls les riverains qui subissent des nuisances excédant celles que tout riverain d'une infrastructure de transport peut être amené à supporter dans l'intérêt général peuvent prétendre à une indemnisation. Les critères sont, comme pour les autres nuisances, le caractère anormal et spécial du préjudice subi. L'appréciation des tribunaux repose notamment sur l'examen, dans chaque cas, de la proximité de l'infrastructure, de l'existence d'autres sources de bruit et de l'antériorité de la construction par rapport à cette infrastructure. L'indemnisation peut alors couvrir non seulement le trouble physique subi mais également la dépréciation résultant, pour une propriété, de la proximité de la source de bruit. L'application des règles jurisprudentielles actuelles aboutit donc à indemniser les riverains, propriétaires ou locataires, des préjudices significatifs résultant du bruit des infrastructures de transport.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observations N° **13**, **33.10** M F. Golin, **50** M L. Baroni, **56.4**, **77.6** M L. Jacobelli, **83.4**, **124.1**, **149.2** M JL Cordel, **166.15** M P Tarillon, **198.6**, **217.2**, **288.3**, **325.1**, **475.7** Mme S Lasky, **476** M A Cesaro, **492.2**, **518.2** M H Labesse, **677.5**, **743.3** M Della Rosa, **752.7** M M Christophe, **765.5**, **779.3** Mme Emilie, **810.5** M J Jaddaoui, **823.3** M C Savener, **922.5**, **977.3** Mme C Giese, **1039.2**, **1048.4**, **1066.6** Mme C Lartillot, **1067.3** Mme L Schowing, **1079.1** M J Michaux, **1083.6**, **1169.1**, **1173.7** M P Wernain, **1240.1**, **1251.2**, **1258.2** M A Wittmann, **1261.2**, **1272.1** Mme C Schmitt, **1273.5**, **1295.2** Mme V Crosio, **1301.3**, **1303.3** M Simon, **1306.2**, **1317.7** M Anthony, **1319.5** M Gérard, **1334.2**, **1339.1** Mme S Zinsius, **1347.2** M Antoine, **1350.3** M B Pain, **1363.5**, **1364.2** M Patrick, **1399.2**, **1418.2**, **1475.2**, **1508.2** M S Collado, **1581.1** M M Cialdella, **1593.4**, **1603.4** Les Écologistes, **1637.1**, **1643.3** Mme Y Klamber, **1660.1** N Brun Bellut, **1682.4** M P Meurant, **1686.1**, **1691.5** M E Prud'homme, **1695.2**, **1718.4** M E Nicolas, **1725.2**, **1737.7** M P Landragin, **1763.7** Mme A Claude, **1809** M Laurent, **1832** APEI Moselle, **1833.3** Mme M Mantellini, **1846** M Q Ehlinger, **1859.4**, **1860**, **1865** M M Hoenner, **1869.10** M D Spediacci, **1874.3** M JL Pierre, **1886**, **1889.2** M N Stépanik, **1890**, **1927.3**, **1942.6** L Leonhardt, **1958.4**, **1972.2**, **1988**, **1990.3** M S Doguet, **1999.4** Mme B L'Huillier, **2001.2**, **2003.2** Mme Cindy, **2005.3** M L Woeltz, **2007.5** Mme M Panot, **2009** MJ Cossé, **2012.2** M C Piel, **2019.5**, M C Speder, **2022.1** M E Duviviers, **2025.2** Mme A Romenko, **2033.10**, **2036.1** M W Pedrini, **2037.2** M W Pedrini, **2040.3**, **2045.1** M E Cadoret, **2049.3**, **2055.7**, **2061.8** Mme A Humbert, **2065.3** Mme É Iannone, **2070.6** Mme E Talarczyk, **2071.8** M J Wendenbaum, **2079.1**, **2127** M JL D'Aversy, **2128** M S Tonon, **2162.1** M Jan, **2172.2**, **2177.3**, **2212.3** Mme Isabelle, **2231.8** LFI, **2248.12** M JF Secondé, **2255.7**, **2262.1** M N Watzky, **2268.8** Ecomissions, **2278.1** Mme F Gasparrini :

Non à la délocalisation des entreprises. Coût trop important, risques de survie des entreprises et ESAT Sainte-Agathe (perte d'emplois), les entreprises de Ste Agathe sont dans l'immobilisme pour plus de 10 ans.

Réponse du maître d'ouvrage :

Tout d'abord, le maître d'ouvrage s'est engagé, dans le présent mémoire, à retenir une variante alternative à celle proposée dans le dossier, concernant l'aménagement du futur échangeur de raccordement de l'A30 et de la section neuve prévue dans le cadre du projet A31bis. Cet engagement permettra de limiter significativement les impacts sur les entreprises de la zone et donc le besoin de relocalisation de ces dernières [voir réponse à la proposition N° **350.2** M A Leonard et suivante dans la partie C du présent document].

De plus, le maître d'ouvrage s'engage à poursuivre le dialogue étroit avec 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.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête note avec satisfaction les propositions de variantes limitant l'impact sur la zone Ste Agathe et donc le besoin en relocalisation.

- Observation N° **534.2** :

Baisse de la taxe foncière suite au cadre de vie dégradé.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage n'est pas compétent sur cette question relative à la fiscalité locale.

- Observation N° **1879.1** M C Gallinari :

Il serait préférable d'exproprier un hôtel à Beauregard plutôt que la zone St Agathe et passer toute l'A31 en 2X3 voies.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le tracé retenu pour l'aménagement du secteur Nord du projet A31bis, par décision ministérielles du 5 janvier 2024, est le fruit de dix années d'études et de concertation continue. La partie 3 de la pièce B rappelle les variantes étudiées et la justification du choix du tracé. Notamment, la partie 3.1.3 rappelle que l'aménagement sur place de l'A31 a été étudié et elle expose les raisons pour lesquelles cette variante n'a pas été retenue. Au-delà de la non-réponse aux objectifs du projet, des contraintes physiques et techniques bien supérieures à la seule présence d'un hôtel explique que cet élargissement sur place n'était pas techniquement et environnementalement envisageable : absence d'espace disponible le long de l'autoroute compte tenu de la présence notamment d'un hôpital, d'une église, d'activités économiques et d'une dizaine d'immeubles d'habitation, reconstruction nécessaire du viaduc de Beauregard, faisabilité très incertaine de l'élargissement du viaduc de Richemont, et trafic local et de transit très important en traversée de Thionville.

- Observations N° **37.5** Maxime, **135.5** Mme L Masson, **136.9** M Y Crunel, **208.3**, **614.2**, **620.1**, **1453.3** :
Les expropriations sont des atteintes importantes financière et au cadre de vie de nombreux riverains.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'article L1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique prévoit bien que : *"L'expropriation, en tout ou partie, d'immeubles ou de droits réels immobiliers ne peut être prononcée qu'à la condition qu'elle réponde à une utilité publique préalablement et formellement constatée à la suite d'une enquête et qu'il ait été procédé, contradictoirement, à la détermination des parcelles à exproprier ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et des autres personnes intéressées. Elle donne lieu à une juste et préalable indemnité."*

Par ailleurs, il n'est pas prévu l'expropriation de bâtiments d'habitations.

Dès lors, les expropriations n'auront pas d'impact financier ou sur le cadre de vie des habitants.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observations N° **241.2** M B Moreau, **1157.3** commune de Terville, **1235.2** Thyssen Krupp, **1893.3** commune de Terville, **2037.1** M W Pedrini :

Le déménagement de quelques entreprises et l'aménagement de la zone Ste Agathe doivent se faire en pleine concertation afin de trouver des solutions le plus en amont possible, car les chefs d'entreprise ont besoin de visibilité et d'assurer une bonne continuité des activités.

- Observations N° **85.3** M.F Duhamel, **172.2**, **173.3** :

Il faut préserver l'implantation des entreprises au risque de délocalisations au Luxembourg et pénaliser leurs activités.

- Observation N° **2036.3** M W Pedrini :

Reloger les entreprises de l'autre côté de l'autoroute avec une indemnisation juste qui ne laisse pas de place au débat.

Réponse du maître d'ouvrage :

Tout d'abord, le maître d'ouvrage souligne s'être engagé, dans le présent mémoire, à retenir une variante alternative à celle proposée dans le dossier, concernant l'aménagement du futur échangeur de raccordement de l'A30 et de la section neuve prévue dans le cadre du projet A31bis. Cet engagement permettra de limiter significativement les impacts sur les entreprises de la zone et donc le besoin de relocalisation de ces dernières [voir réponse à la proposition N° 350.2 M A Leonard et suivante dans la partie C du présent document].

De plus, le maître d'ouvrage s'engage à poursuivre le dialogue étroit avec 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.

Enfin, le droit français prévoit strictement l'indemnisation d'une expropriation à sa juste valeur, évalué par le service du Domaine de la direction départementale des finances publiques compétentes. L'article L1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique prévoit bien que : *"L'expropriation, en tout ou partie, d'immeubles ou de droits réels immobiliers ne peut être prononcée qu'à la condition qu'elle réponde à une utilité publique préalablement et formellement constatée à la suite d'une enquête et qu'il ait été procédé, contradictoirement, à la détermination des parcelles à exproprier ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et des autres personnes intéressées. Elle donne lieu à une juste et préalable indemnité."*

- Observations N° 35.4, 287.2 :

Pas de création de valeur, par contre coût supplémentaire (immobilier et automobile) pour les ménages dans un contexte économique difficile.

Réponse du maître d'ouvrage :

Sur la durée de l'évaluation de 2030 à 2070, la valeur actualisée nette socio-économique (bilan socio-économique – VAN-SE) du projet est largement positive pour la collectivité et s'élève à 1 079 M€ hors taxe (valeur 2018) pour le scénario « avec mesures supplémentaires » (AMS) et de 1 804 M€ hors taxe (valeur 2018) pour le scénario « avec mesures existantes » (AME).

- Observations N° 35.5, 179.3, 257.1, 261.3, 354.5, 637.6 Mme Cindy, 983.4 :

Florange et Terville perdront en attractivité (travaux durant des années, nuisances, finances communales ...) notamment pour les familles (valeur maison, fermeture école, commerce ...).

Réponse du maître d'ouvrage :

D'une part, le maître d'ouvrage souligne que la variante retenue par décision ministérielle du 5 janvier 2024 est celle qui présente le moins d'impacts sur les zones urbanisées notamment grâce au choix d'un aménagement de la section neuve du projet principalement en tunnel profond (plus de 2,6 km).

D'autre part, le maître d'ouvrage souligne que, dans le contexte de la concertation 2022-2023 :

- la commune de Terville, par délibération unanime du conseil municipal du 8 décembre 2022, à rejeter la variante F10-Viaduc sans s'opposer à la variante F4,
- La ville de Florange, par délibération du 30 janvier 2023, a réaffirmé son soutien inconditionnel à la réalisation rapide de l'A31bis, attendu depuis plus de 30 ans en rappelant que l'attractivité des territoires transfrontaliers passe par des infrastructures pensées à l'échelle européenne en affirmant la nécessité d'un choix de tracé permettant la desserte du territoire du Val de Fensch (F4 ou F5), excluant ainsi le tracé F10.

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

-Observation **239.2** M E Berton :

Le port céréalier de Metz-Illange, l'abattoir de Metz et l'activité agricole sont interdépendants des capacités logistiques d'approvisionnement.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage prend bonne note de cette observation et il s'engage à poursuivre son dialogue étroit avec les représentants de la profession agricole.

- Observation N° **344.2** :

L'A31 bis risque d'accentuer la pression immobilière et les déséquilibres territoriaux, particulièrement dans le nord de la Lorraine, en améliorant encore l'accessibilité vers le Luxembourg.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet A31bis n'aura pas d'impact en termes d'urbanisation induite. Il n'est ainsi pas prévu de création de nouveaux points d'échangeur afin de ne pas faciliter ces développements. Par ailleurs, le projet permettra de mieux desservir le territoire, notamment pour les vallées de la Fensch et de l'Orne qui sont déjà des espaces très urbanisées. Par ailleurs, le projet est prévu de longue date dans le Schéma de cohérence territorial et dans le Schéma régionale de développement durable et d'équilibre du territoire. Il ne viendra donc pas bouleverser soudainement des équilibres déjà en place. Enfin, aucune des communes directement concernées par le projet n'a rendu un avis défavorable vis-à-vis de ce dernier. Le projet est donc bien prévu dans leur stratégie d'aménagement.

- Observations N° **376.1** Mme Élodie, **547.7**, **713.2**, **724.2**, **1231.3** M C Feller :

Les frontaliers contribuent en grande partie à faire tourner l'économie mosellane mais les dépenses supplémentaires réduiraient ce potentiel.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le bilan socio-économique du projet est largement positif. Il n'est donc pas prévu d'impact négatif sur l'économie en Lorraine. Au contraire, la saturation actuelle de l'A31 pèse sur le développement économique du territoire. Les salariés du territoire perdent plusieurs heures par jour dans les congestions qui désorganisent aussi les chaînes logistiques des entreprises. Le projet vise à l'inverse à mieux desservir le territoire et à aménager un itinéraire de transit fiable et sécurisé qui bénéficiera à la l'économie régionale et nationale.

- Observations N° **425.6** Mme MC Roncoroni, **1310.7**, **1632.3** Mme P Girard, **1839.2** M Kevin :

Seuls les acteurs économiques du secteur (TP et société autoroutière) gagneront, les habitants seront les grands oubliés de ce projet par le péage et la pollution.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'analyse des impacts sur la qualité de l'air (pièce K8 du dossier) montre que la qualité de l'air va continuer de s'améliorer sur le territoire dans le scénario où le projet est aménagé.

- Observations N° **299.5** M N Dumont, **442.2**, **518.2** M H Labesse, **585.2** M A Weber, **707.2** M A Beau, **882.1**, **1930.1** :

Les perspectives démographiques et économiques (IA) montrent une décroissance qui entraineraient moins de déplacement.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les prévisions économiques et démographiques utilisées comme hypothèses de l'analyse socio-économique ne sont pas produites par le maître d'ouvrage, mais intégralement produites par les instituts nationaux de la statistique des deux pays. La production de ces institutions s'inscrit dans un cadre méthodologique très robuste.

- Observations N° **454.4, 2076.5** :

L'attractivité du Luxembourg pourrait baisser avec le renchérissement de l'essence, de l'évolution fiscal et le péage et entraîner une hausse du chômage en Lorraine.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les prévisions économiques et démographiques produites par les instituts nationaux de la statistique des deux pays prévoient, à l'inverse, une hausse continue de l'attractivité du Luxembourg en matière d'emploi. Au cours des dernières années, on compte environ 4 500 travailleurs transfrontaliers supplémentaires. Il n'existe aucun signe de faiblissement de cette dynamique.

- Observations N° **466.2, 495.3, 877.2, 885.2, 891.3, 951.3, 955.3, 958.3** :

Les promesses de croissance et d'attractivité sont présentées comme des évidences (voire inexistantes) alors qu'elles mériteraient d'être démontrées.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les prévisions économiques et démographiques utilisées comme hypothèses de l'analyse socio-économique ne sont pas produites par le maître d'ouvrage, mais intégralement produites par les instituts nationaux de la statistique des deux pays. La production de ces institutions s'inscrit dans un cadre méthodologique très robuste.

- Observation N° **483** :

Faciliter les déplacements va encourager les mosellans à travailler au Luxembourg et donc désertir les entreprises lorraines.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les conclusions de l'évaluation socio-économique montrent que le projet n'engendre pas de nouveaux déplacements transfrontaliers. Il accompagne simplement une dynamique très importante et continue liée au développement de l'emploi au Luxembourg, portée par le dynamisme de son économie, afin de répondre au besoin de mobilité par une stratégie multimodale fixée conjointement entre les deux pays.

- Observation N° **550.2** :

Si l'autoroute devient payante, une partie des consommateurs se détournera probablement de Thionville pour privilégier soit les axes secondaires gratuits, soit les commerces situés du côté luxembourgeois pénalisant les commerces lorrains.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les études de trafic, dont les résultats sont présentés sous forme cartographique dans la pièce F (Evaluation socio-économique) en p.104-107 et qui tiennent compte de la mise en place d'un péage en option de projet, fournissent les estimations de variation du trafic sur les principaux axes du réseau secondaire entre la situation avec le projet A31bis et la situation sans le projet A31bis. Il n'est pas prévu une pénalisation du commerce lorrain du fait du projet, les véhicules en transit empruntant déjà le réseau autoroutier.

- Observations N° **583.6, 909.5, 1230.2** F. Markun, **1282.5** Mme L Joyau, **1845.3** Mme D Amiunes, **1870.7** M G Wobedo, **1981.1, 2036.2** M W Pedrini, **2156.10** Mme F Simon, **2207.2, 2236.5, 2240.6** Mme S Leguil :

Développer l'économie locale pour éviter l'exode quotidien.

Développer les emplois et salaires en France pour éviter d'aller au Luxembourg ; Adapter le coût du travail entre la France (Moselle et Meurthe-et-Moselle) et le Luxembourg pour ne pas subir autant d'évasion de compétences. Même avantages sociaux et fiscaux.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage n'est pas compétent pour répondre à cette question, notamment s'agissant des dimensions fiscales et sociales.

- Observation N° **635.4** CCI Vosges :

Être vigilant pour éviter toute aggravation excessive des charges pesant sur les acteurs économiques (contributions spécifiques, fiscales ...).

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet A31bis secteur Nord est notamment une réponse à la saturation de l'A31, en complément des autres projets compris dans la stratégie multimodale transfrontalière. Le coût de la saturation est aujourd'hui très important pour les opérateurs économiques (retard des salariés, désorganisation des chaînes logistiques, temps d'accès aux lieux d'intervention) ; coût supérieur à celui du futur péage qui sera mis en place pour le financement et la réalisation du projet ainsi que pour l'entretien de l'infrastructure. De plus, le projet vise aussi à aménager un itinéraire de transit fiable et sécurisé qui bénéficiera à la l'économie régionale et nationale.

- Observation N° **829** Mme Sarah :

Notre territoire sera figé dans un rôle de zone de transit au lieu de favoriser son attractivité résidentielle et économique.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage n'est pas compétent pour répondre à cette question. Les objectifs du projet sont précisés dans la partie 2.4 de la pièce B.

- Observations N° **883** M P Wolf, **1916.5** commune de Zoufftgen :

Indemnisation à sa juste valeur des terres expropriées ou compensation foncière.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le droit français prévoit strictement l'indemnisation d'une expropriation à sa juste valeur, évalué par le service du Domaine de la direction départementale des finances publiques compétentes. L'article L1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique prévoit bien que : *"L'expropriation, en tout ou partie, d'immeubles ou de droits réels immobiliers ne peut être prononcée qu'à la condition qu'elle réponde à une utilité publique préalablement et formellement constatée à la suite d'une enquête et qu'il ait été procédé, contradictoirement, à la détermination des parcelles à exproprier ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et des autres personnes intéressées. Elle donne lieu à une juste et préalable indemnité."*

De plus, le maître d'ouvrage s'engage à poursuivre le dialogue avec les communes concernées et avec les représentants de la profession agricole sur les compensations foncières pour l'activité agricole. Une étude préalable agricole est présente dans le dossier d'enquête (pièce K12). Elle présente le

dispositif de compensation préfigurée concernant l'économie agricole. Dans ce cadre l'État mettra en place un comité de suivi de l'élaboration et de l'utilisation des mesures de compensation agricole collective. Ce comité réunira les services de l'État, les collectivités locales concernées et les représentants de la professions agricoles. Cette instance est aussi celle qui permettre l'établissement du protocole d'indemnisation des évictions.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observation N° **1311.5** AGIRR :

Le bilan socioéconomique avec péage s'avère quasiment nul pour les usagers des véhicules légers en utilisant les valeurs de référence habituelles.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage a conduit une enquête de préférence déclarée réalisée début 2021 afin de produire une évaluation socio-économique permettant d'apprécier au mieux les bénéfices du projet dans le contexte transfrontalier. La valeur du temps retenue pour les frontaliers découle directement d'une enquête de préférence déclarée réalisée début 2021 (cf. §2.3.6.8 de la pièce F). Le cadre réglementaire la méthodologie de réalisation des évaluations socio-économiques prévoient et encadrent spécifiquement cette possibilité (instruction gouvernementale du 16 juin 2014 du ministère en charge des transports prise en application des articles L. 1511-1 à 6 et R1511-1 à 10 du Code des transports).

L'évaluation socio-économique du projet A31bis secteur Nord tient donc compte de la différence de revenus, et donc de la disposition de chaque usager à payer pour gagner du temps, en fonction de la distance parcourue, et en identifiant spécifiquement les travailleurs frontaliers, et pour les poids lourds.

- Observation N° **1378.6** M S Duroc :

Ne répond qu'à un besoin économique pour les frontaliers qui ne participe pas à la fiscalité Française.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le secteur Nord du projet A31bis s'inscrit dans une stratégie multimodale pour améliorer le développement des infrastructures de transports transfrontalières afin de répondre au besoin de mobilité présent et futur. Cette stratégie a notamment fait l'objet d'un accord international franco-luxembourgeois relatif à la coopération en matière de mobilité en 2018.

- Observation N° **1384.1** PCF :

L'attractivité du Luxembourg est d'abord liée au recul de l'emploi salarié en Lorraine.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage n'est pas compétent pour répondre à cette question.

- Observation N° **1561.3** M D Queyrel :

Encouragerait encore davantage le travail frontalier et ses conséquences problématiques sur le bassin Thionvillois étendu : flambée de l'immobilier, impôts payés au Luxembourg au détriment de la France.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage n'est pas compétent pour répondre à cette question. Le secteur Nord du projet A31bis s'inscrit dans une stratégie multimodale pour améliorer le développement des infrastructures de transports transfrontalières afin de répondre au besoin de mobilité présent et futur. Cette stratégie

a notamment fait l'objet d'un accord international franco-luxembourgeois relatif à la coopération en matière de mobilité en 2018.

- Observation N° **1409.2** Huglo Lepage Avocats :
Indemnisation insuffisante (33 millions comparés à 105).

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage n'est pas compétent pour évaluer l'estimation du coût des acquisitions foncières nécessaire pour réaliser le projet au stade de l'enquête publique à la déclaration d'utilité publique. Conformément au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, la direction départementale des finances publiques (DDFIP) a réalisé une estimation sommaire et globale de ce montant que le maître d'ouvrage se doit d'intégrer directement dans le dossier. L'avis de la DDFIP est présenté dans la pièce J1 et l'estimation est reprise dans la pièce D du présent dossier.

Les modalités de calcul et le contenu des indemnités sont plus largement abordés dans les réponses aux questions de la commission d'enquête, partie D. du présent mémoire.

- Observation N° **1409.4** Huglo Lepage Avocats :
Bilan socio-économique négatif.

Réponse du maître d'ouvrage :

Sur la durée de l'évaluation de 2030 à 2070, la valeur actualisée nette socio-économique (bilan socio-économique – VAN-SE) du projet est largement positive pour la collectivité et s'élève à 1 079 M€ hors taxe (valeur 2018) pour le scénario « avec mesures supplémentaires » (AMS) et de 1 804 M€ hors taxe (valeur 2018) pour le scénario « avec mesures existantes » (AME). Cela correspond à une VAN SE par euro investi de 1,48 € pour le scénario AMS et de 2,47 € pour le scénario AME.

La VAN SE du projet reste très élevée dans le cadre des différents scénarios ayant fait l'objet de tests de sensibilité, présentée à la partie 3.3.6 de la pièce F (Evaluation socio-économique).

Questions

- Observations N° **422.6** M M Remigy, **2021.4** Mme J D'Onofrio : Les sociétés impactées par le projet sont bloquées dans leur développement, où iront elles se réinstallées ?

Réponse du maître d'ouvrage :

D'une part, la communauté d'agglomération Thionville Fensch Agglomération est responsable de la stratégie de relocalisation des entreprises situées sur la zone d'activités Sainte-Agathe qui seront éventuellement impactées par le projet. Cette stratégie de relocalisation n'est pas encore connue, mais le maître d'ouvrage s'est engagé à accompagner la communauté d'agglomération dans celle-ci. **Le maître d'ouvrage s'engage à poursuivre son dialogue étroit avec la communauté d'agglomération Thionville Fensch Agglomération dans ce processus dans l'objectif de maintenir strictement les activités impactées sur le territoire de l'agglomération, éventuellement sur des terrains déjà aménagés.**

D'autre part, **le maître d'ouvrage souligne s'être engagé, dans le présent mémoire, à retenir une variante alternative à celle proposée dans le dossier, concernant l'aménagement du futur échangeur de raccordement de l'A30 et de la section neuve prévue dans le cadre du projet A31bis.** Cet engagement permettra de limiter significativement les impacts sur les entreprises de la zone et donc le

besoin de relocalisation de ces dernières [voir réponse à la proposition N° 350.2 M A Leonard et suivante dans la partie C du présent document]

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête estime qu'une information concernant les variantes possibles rapide des entreprises serait nécessaire pour réduire l'incertitude les concernant.

- Observation N° 90.4, 541 M P Fournier : Les entreprises expropriées vont-elles être indemnisées du préjudice dû à l'immobilisme depuis 10 ans passés et déplacées où ?

- Observations N° 1698.9 les Amis de la Terre, 1742 MM Ludovico, 1878 M N Schuster, 1885 : Quel est le calendrier précis de la procédure d'expropriation et de libération des emprises ?

Quelles mesures d'accompagnement et de dispositifs d'aides à la relocalisation sont envisagés par les pouvoirs publics pour les entreprises concernées ?

L'indemnité d'éviction prévue couvrira-t-elle l'intégralité des préjudices directs et indirects liés à la perte de notre emplacement stratégique ?

Existe-t-il un lieu de remplacement susceptible de répondre à nos besoins techniques au sein du territoire communal ou intercommunal ?

Réponse du maître d'ouvrage :

D'une part, **le maître d'ouvrage souligne s'être engagé, dans le présent mémoire, à retenir une variante alternative à celle proposée dans le dossier, concernant l'aménagement du futur échangeur de raccordement de l'A30 et de la section neuve prévue dans le cadre du projet A31bis.** Cet engagement permettra de limiter significativement les impacts sur les entreprises de la zone et donc le besoin de relocalisation de ces dernières [voir réponse à la proposition N° 350.2 M A Leonard et suivante dans la partie C du présent document]

D'autre part, les indemnités en cas d'expropriation peuvent couvrir tout préjudice du moment où il est considéré comme direct, matériel et certain. La nature des indemnités est développée plus en détail dans les réponses à la commission d'enquête partie D.

Ensuite, le projet A31bis ayant vocation à être réalisé sous la forme d'une mise en concession, c'est l'opérateur concessionnaire désigné via une procédure d'appel d'offres qui sera chargé de l'acquisition des emprises nécessaires à la réalisation du projet. Ces acquisitions, à l'amiable ou via une expropriation, auront lieu directement après l'enquête parcellaire qu'il est prévu d'organiser en 2030 selon le planning prévisionnel de réalisation du projet (partie 7 de la pièce B).

Dans ce cadre, l'État est engagé depuis 2024 dans un dialogue étroit avec la communauté d'agglomération, aujourd'hui Thionville Fench Agglomération (TFA) qui est responsable de la stratégie de relocalisation des entreprises éventuellement impactées. Deux réunions d'information des entreprises ou des représentants de ces dernières ont déjà eu lieu en 2024 et en 2025. Si la stratégie précise de relocalisation n'est pas encore connue, le maître d'ouvrage s'est engagé à accompagner la communauté d'agglomération dans celle-ci. L'objectif est de continuer à réduire puis anticiper le plus possible les impacts sur les entreprises afin de définir le plus en amont possible les conditions de relocalisation. En cas d'expropriation, l'indemnité d'expropriation couvre bien l'ensemble de coûts de celle-ci (acquisition du foncier et immeubles, réemploi, perte de chiffre d'affaires etc...).

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observation N° **354.6** : Est-ce que le secteur super green serait impacté ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Il n'est pas prévu d'impact particulier sur le secteur super green.

- Observations N° **1977.2** Mme M Solignac, **2285.2** M P Lerouvillois : Est-ce cohérent de faciliter le déplacement de nos infirmières et autres soignants, nos ingénieurs, nos ouvriers, nos enseignants formés en France dans nos écoles publiques pour travailler au Luxembourg... C'est ça le projet Mosellan ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage n'est pas compétent pour répondre à cette question. Le secteur Nord du projet A31bis s'inscrit dans une stratégie multimodale pour améliorer le développement des infrastructures de transports transfrontalières afin de répondre au besoin de mobilité présent et futur. Cette stratégie a notamment fait l'objet d'un accord international franco-luxembourgeois relatif à la coopération en matière de mobilité en 2018. Il s'agit également d'une demande forte des élus du territoire.

II.7 Thème FINANCIER

II.7.1 Coût du projet

- Observations N° **3**, **5.1** Bovis Thierry, **8.2**, **11.2**, **13.1**, **14.4** Ahmed Moubtassim, **15.1**, **24.3** ESCAMILLA Luca, **29.1**, **35.3**, **36.1** Laurent, **40.1** Mickael, **41.1**, **44-2** Sosin Laurent, **46**, **55**, **56.2**, **65.1** PAUL Grégory, **76.1**, **77.1** Laurent Jacobelli, **88.2**, **101.1** JUNG Laura, **106.3** Menzin Nadine, **110.1**, **121.4**, **124.8**, **125.1** Aschbacher Emilien, **127.1**, **136.5** CRUNEL YOANN, **137**, **139.5**, **154.1**, **155.1**, **164.1**, **165** Patrice Schreiber, **168.3**, **170.1**, **173.1**, **190.2**, **194.1**, **197.1** Spinelli Aurélia, **198.1**, **200.1** FORDOXCEL Nicolas, **205.2**, **208.1**, **225.4** CHAVANEL Marie-Therese, **233.1**, **234.1**, **237.1**, **240.4**, **262.1** Albertini Arthur, **274.4**, **276.2**, **277.1**, **281.4**, **171.4**, **242.3**, **250.6**, **288.1** SCHONS Gérard, **291.2** Gallet Jérémie, **309.1** Lardé, julioet, **315**, **323.3**, **328.3**, **332.7** Dupin, Maria, **334.2** Buyer Marielle, **344.3**, **359.7**, **371.2**, **374.5** Aymer Dominique, **375.1**, **376.3** Elodie, **380.7** Engelmann Fabien, **383.4** CATALAN, **386.1**, **387.1** Millett Michèle, **388.1** Millett Timothy, **392.1** LEROY Marinette, **397.3**, **400.3**, **402.4** mauffrey adrien, **405.5**, **403.7**, **412.1**, **423.1** Geoffrey, **430.4** Alexandre WAGENHEIM, **438.1**, **443.1**, **459.1** Catherine FINIDORI (registre papier Florange), **465.3**, **466.4**, **497.4**, **505.2**, **508.6**, **511.1** Humbel Laure, **538.1**, **524.2** Bourgon Cynthia, **525.3** Robert Sonia, **536.1** Abbary loetitia, **537.3** Terr Amir, **540.4**, **551.3** Dessauvages Benoît, **555.1** Dollez Patrice, **564.1**, **574.3** Estelle Paradeis, **585.1**, **630.4**, **641.1** Kenny, **642.1**, **645.1**, **650.1** Sandra Carole, **651**, **657.1** Thierry Laurent, **667.1**, **672.3** Lucie Vogel, **681**, **685.1**, **688.4** Cesare, **690.1**, **693.2** Celine, **694.4**, **695**, **697.2**, **698**, **703.1**, **704.1**, **706**, **712.1** Marc duran, **723.2**, **727**, **733.1**, **736.6**, **737.4** Julien Richard, **743.2** Dalla Rosa M, **744.2**, **749.1** Jesus g, **750.1**, **752.2** Max Christophe, **755.6** Eric NATHANSON, **761.2**, **762.3**, **765.6**, **766.2**, **772.2** Anding Marie-Valentine, **777.1** HOUPIN Raymond, **779.1** Emilie, **782.2**, **785.1** Célia, **788.8** Mathieux, **596.1** Sarah Fisli, **791.1** Sylvie, **795.1**, **799.3**, **800.2**, **801.3**, **806.1**, **807.3** Rouzies Maïlys, **809.6** sylvie, **810.6** Jaddaoui Jeremy, **817.3**, **818.2** Pointel Alex, **823.1** SAVENER Christian, **827.1**, **846.1**, **848.1**, **849.1**, **852.1**, **853.1**, **881.1** (registre papier Terville), **889.3**, **892.1**, **893.3** Amel HARMOUCHE, **919.2** Lentreten Carine, **941.2**, **967.8** RAU Rita, **977.1** Céline Giese, **992.2**, **994.8**, **1007.2**, **1014.3**, **1048.1**, **1057.2**, **1063.1**, **1066.7** LARTILLOT CLAIRE, **1069** Ivan Heredia, **1070.8** ZMYSLOWSKI Guillaume, **1071.1** BIDINGER Luc, **1081.3** Claire Omeyer, **1082.2**, **1120.2** Garreaud Colette, **1125.2**, **1173.4** WERNAIN Pierre, **1178.2** Sarah Farghaly, **1186.1** TAZAMOUCHT, **1189.1** Yannick, **1199**, **1218.1** Pierre Grillet, **1227.2** Thomas, **1228.2** Zagari Enzo, **1243.4**, **1251.1**, **1253.3** Marion, **1257**, **1268.1**, **1271.1** Olivier Tosi, **1287.5** Benjamin DUCHENE, **1289.2**, **1292.1**, **1300.3**, **1307.11**, **1308.2** Michel, **1310.8**, **1314**,

1318.1, 1321.1, 1322.1, 1355.1 Goin Nicolas, **1357.1, 1359.1, 1360.2** Louis Florian, **1363.2, 1364.3** Patrick, **1366.3, 1369.1, 1381.3** Nathalie, **1397.2, 1418.1, 1426.2** Les écologistes Pays Messin, **1434.2, 1440.2** Leonard Audrey, **1446.3** Saintier Emmanuel, **1468.1** Laumesfeld Romain, **1508.1** Collado Sacha, **1551.1** Oudoin. Françoise, **1517.1** TAIX Florent, **1518.1, 1537** Antonoff Jordan, **1538** Chiche Marcel, **1554.3** Agnes, **1567.2, 1584.3, 1620.2, 1626.3** VERONIQUE, **1629.2** Anaëlle, **1639, 1658, 1660.2** BRUN BELLUT Nicolas, **1665.2** Gonizzi Jean Claude, **1666, 1667.4, 1680.3, 1682.2** Meurant Pierre, **1684.1, 1698.11** les Amis de la Terre, **1731.1** Bonifacio Pascal, **1747.3** Villemandy Fabrice, **1758, 1764.3** Chauveau Dominique, **1768.3, 1775, 1776.2** Rodriguez Léonie, **1781.2, 1792.3** NPA l'Anticapitaliste Moselle, **1817.1, 1822.1** Keller Hubert, **1823, 1825.1, 1834.3** MICH, **1852.1** Hakan Mustafa, **1859.1, 1867.1** Marotel Sophie, **1869.8** daniel, **1882.1, 1902.2, 1908.9** ADILEE, **1918.1** AGDT57, **1923.1, 1924.2, 1927.1, 1930.4** cathy, **1932.1, 1938, 1946.1, 1952.2, 1953.2, 1958.2, 1960.3, 1964.1** Mme C Samery, **1965.3, 1976.2, 1977.1** Solignac Mélanie, **1981.3, 1983.1** Fabien Guenebaut, **1984.3** Kowalski Yann, **1994.1, 2002.1** Christine, **2004.3** Koczowski Jacqueline, **2007.4** Mathilde Panot, **2008.2** Friedrich Erix, **2034** Hayreddin, **2040.2, 2050.1, 2054.2** Beurton Céline, **2068.9** Céline, **2071.2** Jean WENDENBAUM, **2074.1** Morey Hélène, **2077** Wathier Laura, **2081.7** Marie-Thérèse, **2086.1, 2092.3, 2095.3, 2096.3** Nathalie Schmidt, **2098.1, 2099.4** Isabelle V, **2103.1, 2104.1, 2108.1, 2112, 2117.2, 2122.1** Martine Paoli, **2133.1, 2143.3** Virginie, **2152.2, 2154.6** FRAHLIA Bouabdellah, **2167.1, 2180.1** Nelly, **2181.1** Martine Mauchant, **2189.4** Gregory PISTILLI, **2191.6, 2192.4** BELLEZZA Marie Agnès, **2199.1** FEST, **2203.3** Dal Degan Dominique, **2206.7** Meaux Isabelle, **2212.6** Isabelle, **2215.4, 2216.1** DOMINIQUE, **2223.5** Fabiola Cestaro, **2230.1, 2231.1** France Insoumise et Jeunes Insoumis de la Fensch Vallée, **2239.9** AGIRR - FNAUT Lorraine, **2248.8** JEAN-FRANÇOIS SECONDE, **2250.3** Emmy D'Anello, **2251.2, 2252.1, 2257.1** FAVERIEL-JEANJACQUES, **2259.4, 2272.1, 2278.6** Gasparrini Fanny, **2279.1, 2280.1, 2284.1, 2298.3** CHODRON, Olivier, **2303, 2306.1** Cestaro Virginio :

Gaspillage d'argent public et projet coûteux inutile alors que l'état des finances publiques est désastreux.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet A31bis secteur Nord répond à des objectifs précis (cf. §2.4 de la pièce B), définis progressivement depuis le débat public organisé en 2015 (cf. §3 de la pièce B).

Le financement du projet d'autoroute A31bis secteur Nord est assuré par les usagers de l'autoroute, via la perception d'un péage. En effet, 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.

Ce choix permet au contraire de préserver les financements publics disponibles pour le développement des offres alternatives à l'usage de la voiture individuelle, dans le cadre notamment de la stratégie multimodale transfrontalière entre la France et le Luxembourg (cf. §2.2 de la pièce B).

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observations N° **44-2** Sosin Laurent, **125.1** Aschbacher Emilien, **505.2, 1857.2, 1918.1** AGDT57, **2019.4** Speder Christophe, **2050.1, 2054.2** Beurton Céline, **2104.1** :

Le coût évalué va augmenter. En raison de la hausse du coût de l'énergie de forage, des aciers de blindage pour le tunnel et du ciment bas-carbone obligatoire, le coût réel d'exécution est projeté en 2026 entre 1,9 et 2,3 milliards d'euros (contre 1 milliard initialement estimé).

Réponse du maître d'ouvrage :

La question de l'évolution des coûts a été posée au maître d'ouvrage par la commission d'enquête, qui y a répondu (cf. §D.3 du présent mémoire en réponse).

L'estimation a été établie par les services de l'État aux conditions économiques de septembre 2023. Ces chiffres sont évolutifs en fonction des indices TP publiés par l'INSEE. L'estimation du coût du projet est présentée dans la pièce D du dossier d'enquête, aux conditions économiques de septembre 2023. Par ailleurs, dans le cadre de l'évaluation socio-économique du projet (pièce F), des tests de sensibilité ont été réalisés dans le cas d'une variation du coût d'investissement (+10% ou -10%). Les résultats sont présentés au §3.3.6 de la pièce F.

Par ailleurs, lors de l'appel d'offre à la concession de l'infrastructure qui sera menée postérieurement à la présente enquête publique si le projet A31bis secteur Nord est déclaré d'utilité publique, les candidats présenteront une offre qui comprendra notamment leur estimation du coût des travaux. Ces estimations pourront différer de celle des services de l'État puisque les entreprises candidates seront, d'une part, invitées à optimiser le projet technique, et d'autre part, car elles se fonderont sur les conditions économiques au moment précis où elles répondront à l'appel d'offre.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observations N° **88.2, 100.2** Verdet L, **106.3** Menzin Nadine, **124.8, 198.1, 332.7** Dupin, Maria, **344.3, 242.3, 359.3, 380.7** Engelmann Fabien, **383.4** CATALAN, **400.3, 402.4** mauffrey adrien, **405.5, 430.4** Alexandre WAGENHEIM, **438.1, 465.3, 466.4, 508.6, 525.3** Robert Sonia, **537.3** Terr Amir, **551.3** Dessauvages Benoît, **630.4, 667.1, 672.3** Lucie Vogel, **693.2** Celine, **695, 697.2, 703.1, 737.4** Julien Richard, **744.2, 754.3** Estelle Paradeis, **766.2, 772.2** Anding Marie-Valentine, **596.1** Sarah Fisli, **795.1, 806.1, 807.3** Rouzies Maïlys, **809.6** sylvie, **810.6** Jaddaoui Jeremy, **818.2** Pointel Alex, **823.1** SAVENER Christian, **827.1, 881.1** (registre papier Terville), **889.3, 967.8** RAU Rita, **992.2, 1066.7** LARTILLOT CLAIRE, **1070.8** ZMYSLOWSKI Guillaume, **1125.2, 1173.4** WERNAIN Pierre, **1268.1, 1287.5** Benjamin DUCHENE, **1289.2, 1292.1, 1308.2** Michel, **1321.1, 1360.2** Louis Florian, **1364.3** Patrick, **1397.2, 1446.3** Saintier Emmanuel, **1448.5** Méryl Pinque, **1453.1, 1459.3** Muller Martine, **1462.1** Bonifacio Béatrice, **1467.6** REINS Nathalie, **1468.1** Laumesfeld Romain, **1508.1** Collado sacha, **1584.3, 1620.2, 1629.2** Anaëlle, **1631.3** Sion, Julien, **1634, 1653.4, 1657.4, 1658, 1666, 1667.4, 1684.1, 1698.11** les Amis de la Terre, **1699.4** Beatrice Prandi, **1727.3** FOUCHARD David, **1731.1** Bonifacio Pascal, **1738.2, 1758, 1776.2** Rodriguez Léonie, **1781.2, 1817.1, 1838.1** anne palmier, **1848.3, 1869.8** daniel, **1918.1** AGDT57, **1932.1, 1935.1, 1941.1, 1950.5, 1958.2, 1960.3, 1961.3** Colomb Catherine, **1964.1** Mme C Samery, **1976.2, 1983.1** Fabien guenebaut, **1996** DENOT Jean-Jacques, **2002.1** Christine, **2004.3** Koczorowski Jacqueline, **2016, 2034** Hayreddin, **2055.5, 2065.6** IANNONE Élodie, **2067.3, 2068.9** Céline, **2081.7** Marie-Therese, **2084.3** Bega Pauline, **2086.1, 2093.9** Amandine Muller, **2096.3** Nathalie Schmidt, **2097.5** Michelle Martinez, **2098.1, 2099.4** Isabelle V, **2108.1, 2112, 2117.2, 2133.1, 2135.5** Jean-Baptiste DECK, **2137.4, 2147.1, 2154.6** FRAHLIA Bouabdellah, **2167.1, 2170.4** Anaël Royens, **2191.6, 2212.6** Isabelle, **2216.1** DOMINIQUE, **2223.5** Fabiola Cestaro, **2231.1** Luxembourg Insoumise et Jeunes Insoumis de la Fensch Vallée, **2235.8** Vito Cestaro, **2244.3** Laura, **2250.3** Emmy D'Anello, **2272.1, 2273.4, 2279.1, 2286.1** Gilles, **2297.1** Malika, **2308.7** :

Orienter cet argent public vers d'autres projet (transports en commun, quotidien des populations, entretien des routes existantes, relocalisation d'entreprises) ou faire un projet moins ambitieux uniquement avec des voies de bus et du covoiturage.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le financement du projet d'autoroute A31bis secteur Nord est assuré par les usagers de l'autoroute, via la perception d'un péage. En effet, le modèle retenu pour le projet est une concession avec subvention d'équilibre nulle (cf. §3.4 de la pièce F).

En particulier, comme démontré dans le dossier (cf. §2.6 de la pièce B), et répondu à la commission d'enquête (cf. §D.3 du présent mémoire en réponse), l'aménagement des voies réservées pour les transports en commun est indissociable du reste du projet A31bis secteur Nord.

Les financements publics disponibles sont affectés au développement des offres alternatives à l'usage de la voiture individuelle, dans le cadre notamment de la stratégie multimodale transfrontalière entre la Luxembourg et le Luxembourg (cf. §2.2 de la pièce B).

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observation N° **1057.2** : L'argent utilisé pourrait être mieux réparti pour des populations précaires.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les financements publics disponibles sont affectés au développement des offres alternatives à l'usage de la voiture individuelle, dans le cadre notamment de la stratégie multimodale transfrontalière entre la Luxembourg et le Luxembourg (cf. §2.2 de la pièce B). Le projet ne nécessite donc pas d'argent public qui pourrait être orienter sur d'autres projets.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observations N° **95.3** Alex Goldvasser, **555.1** Dollez Patrice :

Les friches industrielles autour de Thionville pourraient accueillir une route en surface, sans faire exploser les coûts.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet A31bis secteur Nord constitue majoritairement un aménagement sur place (16 km sur les 22 km du linéaire) des autoroutes A30 et A31 dans le périmètre du projet. Le contournement de Thionville a fait l'objet de plusieurs phases de concertation pour déterminer la variante préférentielle (F4 tunnel profond), retenue et soumise à la présente enquête. L'analyse menée lors des études, qui avait pris en compte le foncier disponible dans l'agglomération thionvilloise, est rappelée dans le dossier (cf. §3 de la pièce B notamment).

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observations N° **465.3**, **754.3** Estelle Paradeis :

Le report du trafic va engendrer un coût supplémentaire d'entretien des voies secondaires.

Réponse du maître d'ouvrage :

Concernant les reports de trafic, les résultats du modèle de trafic prennent en compte les effets d'évitement du péage. Les études de trafic, dont les résultats sont présentés sous forme cartographique dans la pièce F (§3.2.2) et qui tiennent compte de la mise en place d'un péage en option de projet,

fournissent les estimations de variation du trafic sur les principaux axes du réseau secondaire entre la situation avec le projet A31bis et la situation sans le projet A31bis.

En période de pointe du matin (PPM, 05h-09h), en 2030, dans la situation avec le projet :

- -5% sur la RD1 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -5% à -10% sur la RD653 selon les sections, dans le sens de pointe ;
- -6% sur la RD58 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -5% sur la RD59 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -4% sur la RD16 dans le sens de pointe.

En période de pointe du soir (PPS, 15h-19h), en 2030, dans la situation avec le projet :

- -3% sur la RD1 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -4% sur la RD653 à la frontière, dans le sens de pointe ;
- -3% sur la RD58 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -2% sur la RD59 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -3% sur la RD16 dans le sens de pointe.

La période creuse correspond de fait aux périodes 00h-05h, 09h-15h, et 15h-24h (minuit).

Concernant les reports de trafic, le projet fait également significativement baisser le trafic sur les axes autoroutiers concurrents, dont :

- L'autoroute A31 en traversée de Thionville : 76 800 véhicules par jour (deux sens confondus) en 2030 sans le projet, contre 65 340 avec le projet, soit -11 500 véhicules par jour, ce qui constitue une baisse de -15% ;
- L'autoroute A30 à l'ouest de l'échangeur de Sainte-Agathe qui traverse des zones urbanisées : -10%.

En période creuse, les études montrent une recharge, modeste en nombre de véhicules, du réseau secondaire. Cette observation implique, lors de la phase de mise en concession, de rechercher à tirer les éventuels bénéfices d'une potentielle modulation du péage afin de limiter les reports de trafic. En effet, le code de la voirie routière autorise la modulation des tarifs de péage pour tenir compte de l'intensité du trafic, en fonction du moment de la journée, du jour de la semaine ou de la période de l'année, si elle est justifiée par un objectif de résorption de la congestion du trafic ou pour favoriser l'utilisation optimale de l'infrastructure.

Les résultats plus détaillés des études de trafic sont à retrouver au §3.2.2 de la pièce F (Effets du projet sur les niveaux de trafic).

Par conséquent, le projet A31bis n'entraînera pas d'augmentation de la fréquentation du réseau secondaire, et donc de son coût d'entretien pour les gestionnaires concernés, mais au contraire une baisse.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observation **194.1** : Le coût du projet. Une rapide recherche sur le Web permet d'apprendre que le coût du projet est d'environ 2 milliards d'euros, un montant d'ailleurs présenté sur le site sur lequel j'ai pu déposer ce message et ce document.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'estimation du coût du projet est présentée dans la pièce D du dossier d'enquête. Le coût de réalisation du secteur Nord du projet A31bis est de 898 M€ HT, soit 1 077,6 M€ TTC.

- Observation N° **872** : Le co-financement du projet A31bis par l'État luxembourgeois est une fake-news.
- Observation N° **1664.2** Frantz olivier : Le Luxembourg et l'Europe doivent payer l'élargissement de l'A31 de Thionville à la frontière en 2*4 voies à leurs frais et non avec nos sous. Le Luxembourg a besoin de cette main d'œuvre... à eux de payer l'A31

Réponse du maître d'ouvrage :

Conformément à la décision ministérielle du 5 janvier 2024, le projet est réalisé via la mise en concession qui fait donc partie du projet A31bis secteur Nord. Les éléments justifiant le recours à la mise en concession figurent au §3.1.4 et au §6.1.2 de la pièce B du dossier d'enquête. Comme mentionné au §1.5.3 de la pièce F, le financement du projet se base sur une subvention d'équilibre nulle de la puissance publique. Une participation du Luxembourg au projet A31bis secteur Nord n'est donc pas envisagée. Toutefois, le Grand-Duché de Luxembourg participe financièrement, à parité avec la partie française, à l'ensemble des opérations d'amélioration de la ligne ferroviaire Metz-Thionville-Luxembourg.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note. La commission a pris bonne note de cette observation apparue à plusieurs reprises et regrette l'impossibilité de faire participer le Luxembourg en cas de mise en concession.

- Observation N° **2191.6** :

Les travaux lourds peuvent aussi générer vibrations et mouvements de sols susceptibles d'endommager les habitations proches. Ces risques, liés aux sols et aux techniques de construction, restent difficiles à anticiper précisément à ce stade. Les coûts de réparation ou d'indemnisation ne sont pas toujours clairement intégrés, ce qui ajoute une incertitude pour les riverains.

L'exemple de l'A4 à Argancy en 2019 montre que, malgré des études préalables, des désordres peuvent survenir en raison de la sensibilité des sols, parfois amplifiée par le réchauffement climatique. Les épisodes extrêmes plus fréquents (pluies intenses, alternances sécheresse/humidité) accentuent les contraintes sur les ouvrages. Des réparations coûteuses ont été nécessaires illustrant l'écart possible entre économies initiales et coûts de maintenance (mais que sont ces 500 000 euros face au chiffrage de ce projet ?!).

À ce jour, aucun financement européen n'est confirmé. Le projet repose sur une concession financée par les péages (encore le contribuable), avec une incertitude sur la contribution publique réelle. La question de la dette publique et des engagements indirects de l'État reste posée : l'argent du contribuable devrait être utilisé de manière plus efficace et ciblée, sur des solutions durables.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'estimation du coût du projet est présentée dans la pièce D, aux conditions économiques de septembre 2023. Par ailleurs, dans le cadre de l'évaluation socio-économique du projet (pièce F), des tests de sensibilité ont été réalisés dans le cas d'une variation du coût d'investissement (+10% ou -10%) ou du péage (+10% ou -10%). Les résultats sont présentés au §3.3.6 de la pièce F. De même, l'estimation du coût du projet comprend 64,9 M€ de sommes à valoir, 77,9 M€ de provisions pour risque et incident ainsi que 20,2 M€ de provisions pour risque de dérive. Les aléas mentionnés dans cette observation, s'ils apparaissent, sont donc couverts dans cette estimation.

Conformément à la décision ministérielle du 5 janvier 2024, le projet est réalisé via la mise en concession qui fait donc partie du projet A31bis secteur Nord. Les éléments justifiant le recours à la mise en concession figurent au §3.1.4 et au §6.1.2 de la pièce B du dossier d'enquête. Comme mentionné au §1.5.3 de la pièce F, le financement du projet se base sur une subvention d'équilibre nulle de la puissance publique. Une participation du Luxembourg ou de l'Union européenne au projet A31bis secteur Nord n'est donc pas envisagée.

Les financements publics disponibles sont affectés au développement des offres alternatives à l'usage de la voiture individuelle, dans le cadre notamment de la stratégie multimodale transfrontalière entre la France et le Luxembourg (cf. §2.2 de la pièce B). Le maître d'ouvrage rappelle que dans le cadre de la concession, des voies réservées aux transports en commun seront réalisées sur l'autoroute A31 entre le nord de Thionville et la frontière.

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

Questions

178.3 Jonathan Penso : Je souhaite également attirer l'attention sur l'estimation budgétaire du projet, qui me paraît sous-évaluée. À titre d'exemple, le seul aménagement du tunnel pourrait représenter un coût dépassant le milliard d'euros. Une réévaluation plus réaliste des coûts prévisionnels me semblerait indispensable pour garantir la transparence et la crédibilité du projet.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'estimation du coût du projet est présentée dans la pièce D, aux conditions économiques de septembre 2023. Cette estimation a été produite par des bureaux d'études spécialisés et a fait l'objet de contrôles, notamment par les services de l'État experts dans la conception d'ouvrages souterrains. Il est comparable à celui d'autres projets similaires.

A contrario, cette observation ne semble s'appuyer sur aucun argument spécifique pour justifier son affirmation. Par ailleurs, dans le cadre de l'évaluation socio-économique du projet (pièce F), des tests de sensibilité ont été réalisés dans le cas d'une variation du coût d'investissement (+10% ou -10%). Les résultats sont présentés au §3.3.6 de la pièce F.

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

754.3 Estelle Paradeis : Quel financement est prévu pour l'entretien du réseau secondaire en raison de l'augmentation de sa fréquentation ?

Réponse du maître d'ouvrage :

L'entretien du réseau secondaire relève des gestionnaires de voirie concernés.

Concernant les reports de trafic, les résultats du modèle de trafic prennent en compte les effets d'évitement du péage. Les études de trafic, dont les résultats sont présentés sous forme cartographique dans la pièce F (§3.2.2) et qui tiennent compte de la mise en place d'un péage en option de projet, fournissent les estimations de variation du trafic sur les principaux axes du réseau secondaire entre la situation avec le projet A31bis et la situation sans le projet A31bis.

En période de pointe du matin (PPM, 05h-09h), en 2030, dans la situation avec le projet :

- -5% sur la RD1 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -5% à -10% sur la RD653 selon les sections, dans le sens de pointe ;
- -6% sur la RD58 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -5% sur la RD59 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -4% sur la RD16 dans le sens de pointe.

En période de pointe du soir (PPS, 15h-19h), en 2030, dans la situation avec le projet :

- -3% sur la RD1 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -4% sur la RD653 à la frontière, dans le sens de pointe ;
- -3% sur la RD58 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -2% sur la RD59 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -3% sur la RD16 dans le sens de pointe.

La période creuse correspond de fait aux périodes 00h-05h, 09h-15h, et 15h-24h (minuit).

Concernant les reports de trafic, le projet fait également significativement baisser le trafic sur les axes autoroutiers concurrents, dont :

- L'autoroute A31 en traversée de Thionville : 76 800 véhicules par jour (deux sens confondus) en 2030 sans le projet, contre 65 340 avec le projet, soit -11 500 véhicules par jour, ce qui constitue une baisse de -15% ;
- L'autoroute A30 à l'ouest de l'échangeur de Sainte-Agathe qui traverse des zones urbanisées : -10%.

En période creuse, les études montrent une recharge, modeste en nombre de véhicules, du réseau secondaire. Cette observation implique, lors de la phase de mise en concession, de rechercher à tirer les éventuels bénéfices d'une potentielle modulation du péage afin de limiter les reports de trafic. En effet, le code de la voirie routière autorise la modulation des tarifs de péage pour tenir compte de l'intensité du trafic, en fonction du moment de la journée, du jour de la semaine ou de la période de l'année, si elle est justifiée par un objectif de résorption de la congestion du trafic ou pour favoriser l'utilisation optimale de l'infrastructure.

Les résultats plus détaillés des études de trafic sont à retrouver au §3.2.2 de la pièce F (Effets du projet sur les niveaux de trafic).

Par conséquent, le projet A31bis n'entraînera pas d'augmentation de la fréquentation du réseau secondaire, et donc de son coût d'entretien pour les gestionnaires concernés, mais au contraire une baisse.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

II.7.2 Principe concession

Observations N° **19.2, 27.3, 51-1** Sambur Nicolas, **68.2** Schwartz Nicolas, **69.2, 71.1, 77.2** Laurent Jacobelli, **82.1** Rémy Damien, **98.2, 125.2** Aschbacher Emilien, **138.3, 148.6, 200.3** FORDOXCEL Nicolas, **231, 237.6** KUHLM Alfred, **244.1** Gaëlle, **220.2** Bruneau Pierrick, **242.9, 290.1, 328.5, 332.7** Dupin, Maria, **335.3** dominique Didier, **368.1** TANTINI Sacha, **380.3** Engelmann Fabien, **383.5** CATALAN, **386.2, 419.2** Alvaro, **432.3, 442, 450, 452, 459.2** Catherine FINIDORI (registre papier Florange), **466.3, 470.1, 486.3,**

492.3, 495.4, 498.2, 508.8, 513.2, 538.2, 539 LOEB P, **540.5, 542.4** HENRY, **547.3, 548, 559.4, 575, 580.2, 591.2, 612, 615.3** frank, **618, 620.3, 622, 664.2, 699.3, 713.1, 719.1, 730.2, 739.1** Laurent G, **749.3** Jesus g, **764.2, 769.1, 773.2** ALBERT Frédéric, **784.1, 788.2** Mathieux, **789.6** RIVAUD Pascal, **803.3** THERY, Franck, **813.1, 843.2, 844, 846.3, 848.2, 849.3, 876.2, 880, 882, 887, 888, 891.5, 899, 909.1, 923.5, 929.2, 934.5, 935, 945.2, 950.2, 959, 980, 983.6, 994.7, 998, 999, 1013.2, 1014.1, 1024, 1038, 1060** FERHAT-GAZAGNES, Nyxx, **1070.10** ZMYSLOWSKI Guillaume, **1077.5, 1081.5** Claire Omeyer, **1085, 1090, 1093, 1095.2** pieter brogniart, **1102, 1131, 1132, 1145, 1147, 1155, 1156.1, 1162, 1165, 1173.10** WERNAIN Pierre, **1179, 1183, 1184, 1218.3** Pierre Grillet, **1268.3, 1289.3, 1291.2, 1296.1** Schroer Julien, **1301.1, 1302.3, 1307.12, 1312** Francioni Régis, **1317.9** Anthony, **1338.3** Antoine, **1377.2, 1381.5** Nathalie, **1382.5** MAURAS Joël, **1384.3** Maréchal Jacques (PCF Moselle), **1410.6** DENORME Xavier, **1429.4** Hann, **1547.3** bozzi marie, **1575.2** DELORME Meghann, **1579.2, 1599.3** hélène, **1627.1, 1628.1** fleutot marie edith, **1649.1** J-P MAUCOURT, **1660.6** BRUN BELLUT Nicolas, **1661, 1694.1, 1737.6** LANDRAGIN Pascal, **1762.1, 1772.2, 1855.2, 1892.4** JC et J Sager, **1894.3** Rosa Jonathan, **1896** Valentin, **1924.3, 1934.6, 1937.2, 1940.7** Jean-Francois, **1949.2** Meissner Pauline, **1956.3** ARNOULD Jean-Paul, **1957.3, 2068.1** Céline, **2071.3** Jean WENDENBAUM, **2083, 2100.8, 2109.2, 2132.6** Air Vigilance, **2134.1** Tadjadit, **2135.4** Jean-Baptiste DECK, **2144.3** Fromeyer didier, **2148.7, 2212.4** Isabelle, **2215.5, 2239.10** AGIRR - FNAUT Lorraine, **2248.9** JEAN-FRANÇOIS SECONDÉ, **2259.5, 2268.4** Ecomissions, **2298.7** CHODRON, Olivier :
Opposition au principe de la concession et donc du péage lié et intérêt essentiellement pour le futur concessionnaire.

Réponse du maître d'ouvrage :

Comme rappelé au §3.1.4 de la pièce B, 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. C'est pourquoi une contribution de l'utilisateur via un péage est envisagée pour supporter le coût du projet.

Ce choix pour le secteur nord du projet A31bis, plébiscité par le conseil d'orientation des infrastructures (COI), s'explique par le coût important des ouvrages d'art (tunnel de grande longueur) à réaliser pour le contournement de Thionville. Les travaux d'élargissement au nord, plus classiques et moins coûteux, demeurent indissociables de la section en tracé neuf et c'est pourquoi ils figurent également dans le périmètre de la concession.

Sur ce secteur, objet de la présente demande d'utilité publique, le principe du recours à la concession a donc été retenu pour permettre la réalisation de l'aménagement dans les meilleurs délais. Cette solution permet de mobiliser les financements nécessaires à court terme afin de répondre à l'urgence d'agir pour les mobilités au nord de l'échangeur de Richemont. Cela revient à faire financer l'infrastructure et son entretien par ses utilisateurs plutôt que par le contribuable.

La mise en place d'un péage doit permettre de financer les aménagements nécessaires à l'augmentation de capacité de l'A31, et donc d'améliorer dans un délai raisonnable les conditions de circulations entre la France et le Luxembourg tout en limitant la saturation du réseau secondaire. De même, le choix du recours à la concession permet de préserver les crédits publics pour assurer les investissements nécessaires au renforcement de l'offre ferroviaire, concomitants au projet autoroutier, dans le cadre de la stratégie globale et multimodale transfrontalière.

Par ailleurs, le niveau du péage, qui sera fixé lors de la procédure d'appel d'offres de la concession, est à mettre en regard du coût de la situation actuelle pour la société et les utilisateurs, et notamment pour les mobilités pendulaires (la section en tracé neuf, contournement ouest de Thionville, ayant

principalement vocation à capter le trafic de transit). Aujourd'hui, les embouteillages sont un facteur aggravant des émissions de gaz à effet de serre et de particules polluantes.

Enfin, le conseil d'orientation des infrastructures (COI), dans ses rapports de 2018, 2022 et 2026, a notamment souligné que "le recours à une mise en concession qui ne devrait pas exiger de financements publics apparaît une solution adaptée."

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

Observations N° **7.7** Bonin Fabrice, **542.4** HENRY :

Le monopole privé des péages en France, un système dénoncé. L'intégration de l'A31 bis dans un système de concession privée s'inscrit dans un modèle français controversé. Depuis la privatisation des sociétés d'autoroutes en 2006, le réseau national est devenu une véritable "rente de monopole" pour quelques grands groupes de travaux publics (Vinci, Eiffage, Abertis). Une rentabilité excessive : Plusieurs rapports de l'Autorité de régulation des transports (ART) et de l'Inspection générale des finances (IGF) ont pointé du doigt une rentabilité "hors normes", bien supérieure aux prévisions initiales.

Un transfert de richesse injuste : Alors que les infrastructures sont souvent financées en partie par des fonds publics lors de leur création, les profits issus des péages sont redistribués sous forme de dividendes aux actionnaires privés plutôt que d'être intégralement réinvestis dans la transition écologique ou la baisse des tarifs pour les usagers quotidiens. Ce système renforce le sentiment d'une "privatisation des profits et nationalisation des nuisances" (pollution, bruit, fragmentation du territoire).

Réponse du maître d'ouvrage :

Le choix du concessionnaire résulte d'une procédure d'appel d'offres qui permet de choisir le concessionnaire le « mieux disant ». Ce processus concurrentiel permet ainsi, toute chose égale par ailleurs, de sélectionner le concessionnaire proposant le meilleur équilibre pour l'utilisateur, garantissant une rémunération raisonnable des capitaux investis tenant compte des risques pris. Le caractère raisonnable de cette rémunération fait par ailleurs partie des éléments contrôlés par l'Autorité de régulation des transports (ART) qui rend un avis public sur les projets de contrat avant leur approbation par l'État.

Outre ce double contrôle initial, le code de la voirie routière dispose également 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.

Par ailleurs, l'Autorité de régulation des transports (ART), en application de sa mission légale et de son rôle d'éclairage du débat public, évalue régulièrement la rentabilité des concessions autoroutières, notamment celle des concessions historiques. Dans son dernier rapport consacré à cette question, en novembre 2024, l'Autorité estime que leur « rentabilité n'est manifestement pas excessive » et conclut que « le service rendu aux usagers est à la hauteur des tarifs de péage ».

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

Observations N° **372, 377, 395, 431, 480** (avec brochure), **496** (avec une convention entre la France et le Luxembourg), **557, 562, 566, 567, 858, 859, 861, 862, 863, 866, 868, 869, 871, 924, 925, 927, 928, 932, 943, 956, 979, 987, 989, 991, 997, 1018, 1020, 1023, 1028, 1116** :

SICAR : Plusieurs observations font état d'un montage via une SICAR luxembourgeoise, montage qui existerait pour l'A69. Pour le projet de l'autoroute A69, des fonds luxembourgeois, notamment via des structures SICAR ont été utilisés dans le cadre du montage juridique et financier. La construction et l'exploitation de l'autoroute ont été confiées à une société concessionnaire (Atosca). TIIC 2 S.C.A. SICAR (Transport Infrastructure Investment Company) est un fonds de capital-investissement basé au Luxembourg et l'un des principaux actionnaires financiers du consortium ATOSCA. TIIC 2 S.C.A. La SICAR (Société d'Investissement en Capital à Risque) est un véhicule d'investissement. Fiscalité : les revenus générés (dividendes et plus-values) bénéficient d'un régime fiscal très attractif, avec une exonération de l'impôt sur le revenu des collectivités et de l'impôt sur la fortune. Optimisation fiscale : les investissements en capital à risque via une SICAR permettent de structurer les flux de capitaux (versements de dividendes de l'autoroute, futures plus-values) de façon fiscalement neutre. Les SICAR luxembourgeoises offrent une bonne opacité. Actionnaires et investisseurs : confidentialité élevée. Les investisseurs d'une SICAR ne sont généralement pas publics, ils peuvent rester discrets dans les documents accessibles au public. L'appel d'offres de l'A31bis ne peut pas à lui seul empêcher les montages transfrontaliers.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le droit français et européen ne permet pas de discriminer un groupement candidat à un appel d'offres de concession selon le lieu d'établissement des entreprises européennes. Ainsi, il n'est pas possible de préférer des actionnaires, entreprises de constructions, banques, exploitant routiers etc. selon qu'il soit français ou d'un autre pays européen.

Les procédures de mise en concession d'autoroute menées par le ministère des transports imposent au groupement attributaire de la concession de créer une société dédiée. C'est cette société qui est juridiquement le concessionnaire et qui répond à toutes les obligations du contrat, et ce indépendamment de l'identité des actionnaires et, a fortiori, des prêteurs.

Le ministère des transports impose également que la société dédiée soit domiciliée dans un pays de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen. À ce titre, elle est intégralement soumise à la réglementation communautaire.

En tout état de cause, le groupement attributaire est inconnu aujourd'hui et sera désigné après mise en concurrence.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

Observation N° 57-2 JEAN Philippe :

Envisager un financement privé via une concession ne doit pas entraîner une erreur d'investissement public.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet A31bis secteur Nord soumis à la présente enquête publique est issu de dix ans de concertation, depuis le débat public en 2015, comme rappelé §3 de la pièce B.

Observation N° 242.9 :

Il est difficilement compréhensible que l'État envisage un élargissement payant de l'A31 alors que d'autres infrastructures autoroutières récentes ont été modernisées sans péage supplémentaire. L'exemple de l'A4, récemment élargie à trois voies sur plusieurs sections tout en restant gratuite,

démontre qu'il existe d'autres choix possibles d'aménagement du territoire sans faire peser un coût supplémentaire sur les usagers quotidiens.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les travaux d'élargissement de l'autoroute A4 au nord de Metz ont bien été financés par le péage perçu sur l'autoroute par le concessionnaire. La section élargie est certes libre de péage, mais fait partie de la concession de la SANEF.

Dans le cadre du projet A31bis secteur Nord, l'autoroute A30 sera élargie et intégrée à la concession entre les nœuds de Richemont (A30/A31) et de Sainte-Agathe (A30/A31bis contournement ouest de Thionville), et demeurera pour autant libre de péage (cf. §6.1.2 de la pièce B).

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

Observation N° **470.1** :

Le tracé retenu est le résultat de plusieurs mois d'études et de concertation avec les banques et une fiduciaire luxembourgeoise. Il vise le meilleur équilibre entre défiscalisations, efficacité, coût, rendement et risque financier.

Un investissement structurant et juteux pour le concessionnaire : l'A31bis ne modernise pas une infrastructure vieillissante, n'améliore pas la sécurité et ne soutient à l'économie régionale. Le chantier mobilisera une centaine d'emplois et des savoir-faire techniques, sans aucune retombées concrètes pour les finances publiques, les impôts seront payés ailleurs (défiscalisation luxembourgeoise).

Réponse du maître d'ouvrage :

Le droit français et européen ne permet pas de discriminer un groupement candidat à un appel d'offres de concession selon le lieu d'établissement des entreprises européennes. Ainsi, il n'est pas possible de préférer des actionnaires, entreprises de constructions, banques, exploitant routiers etc. selon qu'il soit français ou d'un autre pays européen.

Les procédures de mise en concession d'autoroute menées par le ministère des transports imposent au groupement attributaire de la concession de créer une société dédiée. C'est cette société qui est juridiquement le concessionnaire et qui répond à toutes les obligations du contrat, et ce indépendamment de l'identité des actionnaires et, a fortiori, des prêteurs.

Le ministère des transports impose également que la société dédiée soit domiciliée dans un pays de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen. A ce titre, elle est intégralement soumise à la réglementation communautaire.

Le projet A31bis secteur Nord constitue bien une modernisation de l'autoroute A30 sur 4 km au sud de Thionville et de l'autoroute A31 sur 12 km au nord de Thionville, segments reliés par le nouveau contournement ouest en tunnel. Cette modernisation comprend la mise à niveau environnementale de l'infrastructure (cf. §4 de la pièce B et §2 de la pièce E1) et la sécurisation de l'itinéraire (cf. §2.6.1.3 de la pièce B). La traversée de Thionville fait également l'objet d'un traitement (§2.9 de la pièce B), avec l'interdiction de circulation pour les poids lourds en transit dans la traversée, la réduction de la vitesse maximale autorisée à 90 km/h et la résorption des points noirs du bruit (PNB) le long de la traversée (cf. §2.9 de la pièce B).

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

Observation N° **1095.2** : pieter brogniart :

En préambule je souhaite faire part de mon indignation quand a la forme payante de l'aménagement de l'A31 entre Florange et Luxembourg, je pense clairement que l'État et les collectivités locales bénéficient très largement des retombées financières liées au travailleurs frontaliers (commerce, taxe foncière, etc.), ce qui de fait, pour moi, excluait le choix du prestataire privé pour la construction et la gestion de cette autoroute.

Réponse du maître d'ouvrage :

Comme rappelé au §3.1.4 de la pièce B, 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. C'est pourquoi une contribution de l'utilisateur via un péage est envisagée pour supporter le coût du projet.

Ce choix pour le secteur nord du projet A31bis s'explique par le coût important des ouvrages d'art (tunnel de grande longueur) à réaliser pour le contournement de Thionville. Les travaux d'élargissement au nord, plus classiques et moins coûteux, demeurent indissociables de la section en tracé neuf et c'est pourquoi ils figurent également dans le périmètre de la concession.

Sur le secteur Nord, objet de la présente demande d'utilité publique, le principe du recours à la concession a été retenu pour permettre la réalisation de l'aménagement dans les meilleurs délais. Cette solution permet de mobiliser les financements nécessaires à court terme afin de répondre à l'urgence d'agir pour les mobilités au nord de l'échangeur de Richemont. Cela revient à faire financer l'infrastructure et son entretien par ses utilisateurs plutôt que par le contribuable.

La mise en place d'un péage doit permettre de financer les aménagements nécessaires à l'augmentation de capacité de l'A31, et donc d'améliorer dans un délai raisonnable les conditions de circulations entre la France et le Luxembourg tout en limitant la saturation du réseau secondaire.

Le niveau du péage, qui sera fixé lors de la procédure d'appel d'offres de la concession, est à mettre en regard du coût de la situation actuelle pour la société et les utilisateurs, et notamment pour les mobilités pendulaires (la section en tracé neuf, contournement ouest de Thionville, ayant principalement vocation à capter le trafic de transit). Aujourd'hui, les embouteillages sont un facteur aggravant des émissions de gaz à effet de serre et de particules polluantes.

Le conseil d'orientation des infrastructures (COI), dans ses rapports de 2018, 2022 et 2026, a notamment souligné que "le recours à une mise en concession qui ne devrait pas exiger de financements publics apparaît une solution adaptée."

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

Observation N° **1152** :

Concernant le concessionnaire, la pompe est amorcée par un prêt d'une banque française garanti par l'État français. Ce prêt sera ensuite relayé par un prêt hypothécaire au Luxembourg. (L'autoroute est

hypothéquée). Le concessionnaire n'avance pas un centime et ne finance rien. Il se gavera sans utiliser ses fonds propres, sans mise de départ et sans risque.

- Le concessionnaire reçoit des subventions de l'État français, du Département et de la Région soi-disant pour des péages moins élevés.

- Au final, compte-tenu des profits indécents du concessionnaire, des subventions et de la défiscalisation, un projet 100% public et sans péage aurait coûté bien moins cher à la collectivité.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le droit français et européen ne permet pas de discriminer un groupement candidat à un appel d'offres de concession selon le lieu d'établissement des entreprises européennes. Ainsi, il n'est pas possible de préférer des actionnaires, entreprises de constructions, banques, exploitant routiers etc. selon qu'il soit français ou d'un autre pays européen.

Les procédures de mise en concession d'autoroute menées par le ministère des transports imposent aux groupement attributaire de la concession de créer une société dédiée. C'est cette société qui est juridiquement le concessionnaire et qui répond à toutes les obligations du contrat, et ce indépendamment de l'identité des actionnaires et, a fortiori, des prêteurs.

Le ministère des transports impose également que la société dédiée soit domiciliée dans un pays de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen. A ce titre, elle est intégralement soumise à la réglementation communautaire.

Le recours à une concession, avec une subvention d'équilibre nulle, constitue une des conditions nécessaires à la réalisation du projet A31bis secteur Nord tel qu'il est présenté à l'enquête (cf. §3.1.4 de la pièce B).

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

Observation N° **1294.1** JODER DOMINIQUE :

Prévoir une concession limitée dans le temps afin de revenir à la gratuité actuelle, sauf pour les poids lourds

Réponse du maître d'ouvrage :

L'équilibre du projet A31bis secteur Nord se fonde sur la perception d'un péage sur le contournement ouest de Thionville et l'autoroute A31 entre le point d'échange n°42 et la frontière luxembourgeoise (cf. description du péage §6.1 de la pièce B et cartes §3 de la pièce C).

Une concession est un contrat dont la durée est limitée. La durée de la concession fait l'objet d'une question spécifique de la commission. La réponse du maître d'ouvrage figure §D.3 du présent mémoire en réponse.

Par ailleurs, en droit national, une redevance pour service rendu est soumise au principe de proportionnalité entre la redevance payée et le service rendu. Dès lors, si les péages peuvent être différenciés en fonction des caractéristiques physiques des véhicules, il n'est pas possible d'exonérer certains usagers. En outre, le droit communautaire impose le plafonnement des péages supportés par les poids-lourds à la part des coûts qui peut leur être imputée : usure de la route, occupation plus importante de la voirie, etc.

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

Observation N° **1311.4** AGIRR - FNAUT Lorraine :

Si le concessionnaire subit une crise suffisamment importante pour se retrouver en cessation de paiement, c'est bien l'État qui récupère les débris. Cela a peu de chances d'arriver tant ces sociétés sont habituellement lucratives, mais il est mensonger d'affirmer que l'État délègue le risque commercial au délégataire.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'estimation du coût du projet est présentée dans la pièce D, aux conditions économiques de septembre 2023. Par ailleurs, dans le cadre de l'évaluation socio-économique du projet (pièce F), des tests de sensibilité ont été réalisés, en particulier dans le cas d'une variation du coût d'investissement (+10% ou -10%) et des prix du péage (+10% ou -10%). Les résultats sont présentés au §3.3.6 de la pièce F.

L'attribution du contrat de concession de l'autoroute A31bis secteur Nord se fera par un appel d'offres de concession, selon les règles du code de la commande publique.

Lors de l'élaboration de leurs offres, les soumissionnaires déterminent librement et à leurs risques et périls les hypothèses retenues, c'est-à-dire principalement, l'estimation du montant des dépenses liées à la construction de l'infrastructure ainsi que les hypothèses de fréquentation de l'autoroute associées au niveau de tarif proposé.

Une fois le contrat de concession entré en vigueur, le concessionnaire supporte 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.

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

- Observation N° **1409.5** Huglo Lepage Avocats :

Il convient de rappeler que le juge administratif considère qu'un projet présentant un coût manifestement excessif suffit à démontrer l'absence d'utilité publique (CE, Ass., 28 mars 1997, ACPAT, n° 170856 et 170857). En l'espèce, le coût du secteur nord représente 1 077 M€ (chiffre 2023) avec un coût pour le tunnel de 372.5 M€. L'ensemble est financé exclusivement par concession privée. Il convient d'ores et déjà de relever que Le Luxembourg ne financera pas l'A31 bis. La France va investir 1,07 milliards dans un projet dont le principal bénéficiaire, à savoir le Luxembourg, ne contribue pas directement financièrement. Cette absence de financement luxembourgeois démontre la volonté du Luxembourg d'investir dans le train (1,5 milliard d'euros) plutôt que dans le tout-routier. Le rapport coûts-bénéfices du projet est structurellement défavorable aux usagers ainsi qu'il a été dit. Les péages perçus par le concessionnaire sur 2030-2070 sont estimés à 4,25 milliards d'euros. Or, comme le souligne l'Autorité environnementale, les deux tiers de ces recettes proviennent de la mise à péage de sections de l'A31 déjà financées par les contribuables. Le modèle économique repose ainsi, pour l'essentiel, sur la mise à péage d'une infrastructure existante, ce que l'Ae qualifie expressément de point non décrit dans le dossier. En outre, la mise en concession qui conditionne le financement du nouveau tronçon empêche tout phasage du projet. Le tunnel sous Florange est une nécessité financière : sans lui, le péage ne peut être justifié et la concession s'effondre. Les tarifs indicatifs de 3,88 € pour les véhicules légers — soit environ 2 000 € par an pour les travailleurs frontaliers — et de 11,64 € pour les poids lourds génèrent un risque d'inacceptabilité sociale. L'Autorité environnementale a cité le seul précédent

comparable de mise à péage d'une voie servant aux déplacements quotidiens — le périphérique nord de Lyon — lequel s'est conclu très rapidement par la suppression du péage. Le dossier refuse néanmoins d'étudier ce scénario.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage a répondu sur ce point dans le cadre du mémoire en réponse à l'avis délibéré par l'autorité environnementale sur le projet (§2.3.2 de la pièce J2).

La décision ministérielle du 28 juin 2019 relative au projet A31bis commande la poursuite des études relatives au secteur Nord du projet A31bis, un aménagement "qui sera réalisé dans le cadre d'une mise en concession qui s'appuiera sur un système de péage fermé avec des installations permettant le "free flow" [flux libre]". Par ailleurs la commande précise que "le projet s'attachera à respecter un objectif de subvention d'équilibre nulle".

De plus, l'article 1 de la décision ministérielle du 5 janvier 2024 sur le projet confirme ce principe : "Le projet sera poursuivi dans l'hypothèse d'une mise en concession ne nécessitant pas de subvention publique".

Dès lors, un aménagement comprenant la gratuité de la section de l'A31 qui sera aménagée sur place n'est pas une variante du projet, mais correspond bien à un autre projet qui n'est pas celui retenu par l'État à l'issue de la concertation préalable. En d'autres termes, 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.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage a signalé dans sa réponse que d'autres autoroutes urbaines ou péri-urbaines utilisées au quotidien, dans une grande proportion, pour des déplacements "domicile-travail", et soumises à péage, existent en France métropolitaine : une partie du périphérique nord de Lyon, l'A86, l'étoile autoroutière de Toulouse, le tunnel du Prado-Carénage à Marseille, les contournements d'Angers, de Reims et de Strasbourg. Des axes auparavant libres de péage ont également été soumis à péage au moment de l'amélioration de leur niveau de service : l'A63 dans les Landes sur l'itinéraire entre Bordeaux et Bayonne (ex-RN10), l'A64 au sud de Toulouse (ex-RN117), l'A79 dans l'Allier (ex-RN79).

Ainsi, l'évaluation environnementale du projet A31bis ne comprend pas l'analyse des incidences d'un tel projet qui n'est pas une variante de celui étudié ; projet qui ne pourrait trouver son équilibre économique et être réalisé.

Enfin, le Luxembourg, s'il ne finance pas le projet A31bis secteur Nord, finance l'élargissement de l'autoroute A3 sur son territoire, et co-finance différents projets multimodaux dans le Nord Lorraine, en lien avec la stratégie transfrontalière et la préfiguration du service express régional métropolitain (SERM) Lorraine-Luxembourg. Par exemple, le Grand-Duché de Luxembourg participe financièrement, à parité avec la partie française, à l'ensemble des opérations d'amélioration de la ligne ferroviaire Metz-Thionville-Luxembourg.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observation N° **1598.3** :

Les coûts prévisionnels sont quant à eux toujours sous-estimés, qu'ils s'agissent ou pas d'une concession qui pourrait laisser croire à un financement par les usagers, tous les citoyens sont contributeurs au travers de la participation de l'état et des collectivités.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage rejette ces allégations. Le coût prévisionnel présenté dans le dossier d'enquête est le résultat des études conduites conformément aux instructions techniques nationales. L'estimation du coût du projet est présentée dans la pièce D, aux conditions économiques de septembre 2023. Par ailleurs, dans le cadre de l'évaluation socio-économique du projet (pièce F), des tests de sensibilité ont été réalisés dans le cas d'une variation du coût d'investissement (+10% ou -10%). Les résultats sont présentés au §3.3.6 de la pièce F.

Le groupement retenu assurera le financement de la construction puis de l'exploitation, pendant la durée de la concession, de l'autoroute A31bis secteur Nord pour le compte de l'État. L'équilibre du projet, décrit au §1.5.3 de la pièce F, assure une subvention publique nulle pour sa réalisation. La participation de l'État et des collectivités est donc exclue.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observation N° **1746.12** Dupont, Camille :

Le recours à la concession à péage appelle une objection de fond. La loi du 29 janvier 1993, dite loi Sapin, borne la durée d'une concession autoroutière par la durée normale d'amortissement de l'ouvrage et interdit de financer des autoroutes nouvelles avec les recettes d'autoroutes anciennes déjà amorties : le péage est censé rembourser la construction, non constituer une rente perpétuelle. C'est si vrai que les concessions historiques arrivent à échéance entre 2031 et 2036, date à laquelle les autoroutes amorties doivent revenir à l'État.

Or la rentabilité de ce modèle est documentée et contestée jusque dans les institutions : une commission d'enquête du Sénat a jugé en 2020 la rentabilité des sociétés d'autoroutes globalement trop favorable, l'Autorité de la concurrence avait dès 2014 pointé une rente autoroutière, et le bénéfice brut d'exploitation de ces sociétés dépasse 70 % de leur chiffre d'affaires, un niveau sans équivalent dans l'économie concurrentielle.

Dans ce contexte, créer une nouvelle concession à péage sur l'A31bis, qui double l'A31, axe construit et financé de longue date par la collectivité, revient à faire payer une seconde fois aux usagers, et en premier lieu aux travailleurs frontaliers, la circulation sur un corridor déjà payé par l'impôt. Cette logique de rente appliquée à un déplacement domicile-travail contraint a échoué partout où elle a été tentée sur une voie du quotidien, comme l'a rappelé l'Autorité environnementale à propos du périphérique nord de Lyon.

Je demande que le dossier justifie de façon spécifique le recours à une concession à péage sur un axe doublant une autoroute publique déjà amortie, et qu'il chiffre l'alternative d'un aménagement sans péage, à l'heure où le réseau historique s'apprête à revenir à l'État.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet A31bis secteur Nord ne vise pas à mettre à péage l'A31 historique sans modification, mais bien de répondre à des objectifs de modernisation et d'amélioration de la fluidité pour le trafic transfrontalier (cf. §2.4 de la pièce B). En effet, le projet A31bis secteur Nord consiste à (cf. §2.1.2 de la pièce B) :

- Élargir l'autoroute A30 existante à 2x3 voies sur environ 4 km, de l'échangeur de Richemont jusqu'à la jonction de la future section en tracé neuf au niveau du point échange n°2b « Sainte-Agathe » de Fameck et à réaménager l'échangeur de Richemont ;
- Créer une nouvelle section autoroutière à 2x2 voies, le contournement ouest de Thionville, qui traversera Florange en tunnel profond (environ 2.6 km) et rejoindra le point d'échange n°42 « Etoile », en tracé neuf, soit environ 7 km ;
- Élargir l'autoroute A31 actuelle à 2x3 voies sur environ 12 km, avec l'ajout d'une voie réservée aux transports en commun (VRTC) sur l'espace de la bande d'arrêt d'urgence, au nord de Thionville jusqu'à la frontière depuis le point d'échange n°43 « Thionville-Élange » de l'A31.

L'article L122-4 du code de la voirie routière dispose que le péage assure la couverture des dépenses de toute nature liées à la construction, à l'exploitation, à l'entretien, à l'aménagement ou à l'extension de l'infrastructure. En cas de concession des missions du service public autoroutier, le péage couvre également la rémunération et l'amortissement des capitaux investis par le concessionnaire. Le respect de ces dispositions fait partie des éléments contrôlés par l'Autorité de régulation des transports qui donne un avis public sur les projets de contrat avant leur approbation par l'État.

Outre ce contrôle initial, le code de la voirie routière dispose également 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.

Par ailleurs, l'Autorité de régulation des transports, en application de sa mission légale et de son rôle d'éclairage du débat public, évalue régulièrement la rentabilité des concessions autoroutières, notamment celle des concessions historiques. Dans son dernier rapport consacré à cette question, en novembre 2024, l'Autorité estime que leur « rentabilité n'est manifestement pas excessive » et conclut que « le service rendu aux usagers est à la hauteur des tarifs de péage ».

Concernant la gratuité, le maître d'ouvrage a répondu sur ce point dans le cadre du mémoire en réponse à l'avis délibéré par l'autorité environnementale sur le projet (§2.3.2 de la pièce J2).

La décision ministérielle du 28 juin 2019 relative au projet A31bis commande la poursuite des études relatives au secteur Nord du projet A31bis, un aménagement "qui sera réalisé dans le cadre d'une mise en concession qui s'appuiera sur un système de péage fermé avec des installations permettant le "free flow" [flux libre]". Par ailleurs la commande précise que "le projet s'attachera à respecter un objectif de subvention d'équilibre nulle".

De plus, l'article 1 de la décision ministérielle du 5 janvier 2024 sur le projet confirme ce principe : "Le projet sera poursuivi dans l'hypothèse d'une mise en concession ne nécessitant pas de subvention publique".

Dès lors, un aménagement comprenant la gratuité de la section de l'A31 qui sera aménagée sur place n'est pas une variante du projet, mais correspond bien à un autre projet qui n'est pas celui retenu par l'État à l'issue de la concertation préalable. En d'autres termes, 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.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage a signalé dans sa réponse que d'autres autoroutes urbaines ou péri-urbaines utilisées au quotidien, dans une grande proportion, pour des déplacements "domicile-travail", et soumises à péage, existent en France métropolitaine : une partie du périphérique nord de Lyon, l'A86, l'étoile autoroutière de Toulouse, le tunnel du Prado-Carénage à Marseille, les contournements d'Angers, de Reims et de Strasbourg. Des axes auparavant libres de péage ont également été soumis à péage au moment de l'amélioration de leur niveau de service : l'A63 dans les Landes sur l'itinéraire entre Bordeaux et Bayonne (ex-RN10), l'A64 au sud de Toulouse (ex-RN117), l'A79 dans l'Allier (ex-RN79).

Ainsi, l'évaluation environnementale du projet A31bis ne comprend pas l'analyse des incidences d'un tel projet qui n'est pas une variante de celui étudié ; projet qui ne pourrait trouver son équilibre économique et être réalisé.

Enfin, le projet A31bis consiste majoritairement à aménager et moderniser l'autoroute existante (cf. §2.1.2 de la pièce B), soit un linéaire de 16 km sur les 23 km du projet : seule la traversée de Thionville, dont l'aménagement ne répondrait pas aux objectifs du projet, est doublée par un contournement (7 km dont environ 2,6 km de tunnel).

Commentaire de la commission d'enquête Vu et pris note.

- Observation N° **2019.7** Speder Christophe :

L'investissement de départ étant colossal (plus de 2 milliards d'euros), si le concessionnaire privé ne rentre pas dans ses frais à cause d'un trafic inférieur aux prévisions, deux clauses contractuelles de sauvegarde financière s'activeront :

Le basculement de l'A30 en autoroute payante.

C'est le grand piège financier du projet. Pour compenser le manque à gagner, l'État peut étendre le périmètre d'action du concessionnaire. L'autoroute A30 (liaison vers Longwy/Belgique), actuellement publique et gratuite, intégrerait la concession privée et deviendrait payante. L'installation de portiques de détection automatique en "flux libre" permettrait de taxer les usagers de l'A30 sous prétexte de financer le nœud routier de Richemont. Les travailleurs frontaliers se retrouveraient pris au piège d'un double péage. Si ces mesures ne suffisent pas, ce sont les subventions publiques d'équilibre (financées par vos impôts locaux) qui épongeront les pertes du concessionnaire privé.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage rejette les allégations de cette contribution concernant une prétendue future expansion du périmètre de la concession.

L'estimation du coût du projet est présentée dans la pièce D, aux conditions économiques de septembre 2023 (1,077 milliards d'euros et non 2 milliards). Par ailleurs, dans le cadre de l'évaluation socio-économique du projet (pièce F), des tests de sensibilité ont été réalisés, en particulier dans le cas d'une variation du coût d'investissement (+10% ou -10%) et des prix du péage (+10% ou -10%). Les résultats sont présentés au §3.3.6 de la pièce F.

La localisation et le type de péage sont décrits au §6.1 de la pièce B, et les cartes sont reproduites au §3 de la pièce C.

Dans le cadre du projet A31bis secteur Nord, la section de l'autoroute A30 incluse dans le périmètre du projet (et de la concession) demeure gratuite (cf. §2.6 de la pièce F). Seules les sections comprises entre le nord du nœud sud (liaison entre l'A30 et le nouveau contournement de Thionville, échangeur n°2b de l'A30 actuelle) et la frontière luxembourgeoise seront soumises à péages. Aucun péage ne sera en

revanche payé par les usagers de la section élargie de l'A30, bien que cette dernière soit comprise dans le périmètre de la concession. Les coûts d'élargissement de l'A30 seront ainsi supportés par les usagers du nouveau contournement de Thionville. En effet, les usagers de l'A30 qui n'emprunteraient pas le nouveau tronçon ne bénéficient pas d'amélioration notable de leurs conditions de déplacement du fait du projet A31bis : l'élargissement de l'A30 est en effet motivé par la mise en place du nouveau contournement de Thionville.

Le reste de l'autoroute A30 reste gratuite, dans le domaine public routier de l'État. Elle est actuellement exploitée par la direction interdépartementale des routes (DIR) Est, et mise à disposition de façon expérimentale auprès de la région Grand Est (cf. §2.8 de la pièce B).

L'attribution du contrat de concession de l'autoroute A31bis secteur Nord se fera par un appel d'offres de concession, selon les règles du code de la commande publique.

Lors de l'élaboration de leurs offres, les soumissionnaires déterminent librement et à leurs risques et périls les hypothèses retenues, c'est-à-dire principalement, l'estimation du montant des dépenses liées à la construction de l'infrastructure ainsi que les hypothèses de fréquentation de l'autoroute associées au niveau de tarif proposé.

Une fois le contrat de concession entré en vigueur, le concessionnaire supporte 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.

*Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.*

- Observation N° **2109.2** :

Si le contrat de concession ne fonctionne pas comme escompté, c'est-à-dire si les frontaliers décident de ne pas emprunter cette autoroute, celui-ci pourrait faire l'objet de renégociations, souvent dans le but de partager le risque du contrat. La plupart des frontaliers semblent être opposés à cette autoroute. Il n'est donc pas impossible que de nouveaux fonds publics deviennent nécessaires. Pourtant, au vu des données actuellement disponibles, il n'est pas possible d'évaluer précisément l'équilibre économique de cette concession.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'évaluation socio-économique du projet A31bis secteur Nord tient compte de la différence de revenus, et donc de la disposition de chaque usager à payer pour gagner du temps, en fonction de la distance parcourue, et en identifiant spécifiquement les travailleurs frontaliers. La valeur du temps retenue pour les frontaliers découle directement d'une enquête de préférence déclarée réalisée début 2021 (cf. §2.3.6.8 de la pièce F). Le choix, modélisé dans l'étude de trafic, d'utiliser ou non l'autoroute dépend ainsi de cette valeur du temps. Le niveau indicatif du péage a été ensuite déterminé pour l'ensemble des usagers de l'autoroute, afin d'assurer l'équilibre du projet.

L'estimation du coût du projet est présentée dans la pièce D, aux conditions économiques de septembre 2023. Par ailleurs, dans le cadre de l'évaluation socio-économique du projet (pièce F), des tests de sensibilité ont été réalisés, en particulier dans le cas d'une variation du coût d'investissement (+10% ou -10%) et des prix du péage (+10% ou -10%). Les résultats sont présentés au §3.3.6 de la pièce F.

L'attribution du contrat de concession de l'autoroute A31bis secteur Nord se fera par un appel d'offres de concession, selon les règles du code de la commande publique.

Lors de l'élaboration de leurs offres, les soumissionnaires déterminent librement et à leurs risques et périls les hypothèses retenues, c'est-à-dire principalement, l'estimation du montant des dépenses liées à la construction de l'infrastructure ainsi que les hypothèses de fréquentation de l'autoroute associées au niveau de tarif proposé.

Une fois le contrat de concession entré en vigueur, le concessionnaire supporte 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.

Questions

4.1 : Le gestionnaire du péage serait-il un gestionnaire privé ou public ?

Réponse du maître d'ouvrage :

L'attribution du contrat de concession de l'autoroute A31bis secteur Nord se fera par un appel d'offres de concession, selon les règles du code de la commande publique. Les procédures de mise en concession d'autoroute menées par le ministère des transports imposent au groupement attributaire de la concession de créer une société dédiée, domiciliée dans un pays de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen, et donc soumise intégralement à la réglementation communautaire.

Le groupement retenu assurera le financement de la construction puis de l'exploitation, pendant la durée de la concession, de l'autoroute A31bis secteur Nord pour le compte de l'État. L'équilibre du projet, décrit au §1.5.3 de la pièce F, assure une subvention publique nulle pour sa réalisation.

L'État demeure propriétaire des infrastructures. La gouvernance des sociétés concessionnaires est une question qui reste ouverte. La participation des collectivités au sein de cette gouvernance n'est toutefois pas la seule solution pour les associer aux décisions. D'autres modèles comme ceux consistant à mettre en place des conseils de développement territoriaux existent et permettent d'associer les collectivités aux choix d'investissements bien qu'elles ne siègent pas aux conseils d'administration des sociétés.

220.2 Bruneau Pierrick : Le point le plus problématique du projet est la mise à péage d'une partie de l'A31 existante, aujourd'hui gratuite, au nord de Thionville jusqu'à la frontière luxembourgeoise. Il ne s'agit donc pas seulement de faire payer une infrastructure nouvelle, comme le contournement ou le tunnel, mais aussi de transformer un axe déjà utilisé quotidiennement (et initialement payé par le denier public) en support de recettes pour une concession autoroutière. Un automobiliste entrant sur l'A31 à Kanfen, Hettange-Grande ou Volmerange-lès-Mines en direction du Luxembourg serait redevable d'un péage sur la section Kanfen-frontière, alors même qu'il n'aurait pas emprunté le contournement de Thionville. Juridiquement, il s'agit d'un péage autoroutier. Mais économiquement et socialement, pour des usagers frontaliers captifs, éviter à tout prix l'endettement public et le remboursement par l'impôt revient à instaurer une taxe de facto sur la mobilité domicile-travail, d'autant plus inéquitable qu'elle frappera indistinctement du niveau de revenu des ménages concernés. A minima, il est demandé que soient publiés de manière claire, spécifique à ce tronçon, les paramètres économiques de la concession envisagée : durée prévisionnelle, trafic de référence, hypothèses de recettes, mécanismes d'indexation des tarifs, partage du risque trafic, clauses de compensation, plafonds éventuels de rentabilité, conditions de révision ou de résiliation, et traitement des surprofits éventuels. Idéalement, un abonnement frontalier à tarification progressive permettrait de pallier les inéquités.

Réponse du maître d'ouvrage :

Comme rappelé au §3.1.4 de la pièce B, le montant du projet rend difficile 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. C'est pourquoi une contribution de l'utilisateur via un péage est envisagée pour supporter le coût du projet.

Ce choix pour le secteur nord du projet A31bis s'explique par le coût important des ouvrages d'art (tunnel de grande longueur) à réaliser pour le contournement de Thionville. Les travaux d'élargissement au nord, plus classiques et moins coûteux, demeurent indissociables de la section en tracé neuf et c'est pourquoi ils figurent également dans le périmètre de la concession.

Sur le secteur Nord, objet de la présente demande d'utilité publique, le principe du recours à la concession a été retenu pour permettre la réalisation de l'aménagement dans les meilleurs délais. Cette solution permet de mobiliser les financements nécessaires à court terme afin de répondre à l'urgence d'agir pour les mobilités au nord de l'échangeur de Richemont. Cela revient à faire financer l'infrastructure et son entretien par ses utilisateurs plutôt que par le contribuable.

La mise en place d'un péage doit permettre de financer les aménagements nécessaires à l'augmentation de capacité de l'A31, et donc d'améliorer dans un délai raisonnable les conditions de circulations entre la France et le Luxembourg tout en limitant la saturation du réseau secondaire.

Le niveau du péage, qui sera fixé lors de la procédure d'appel d'offres de la concession, est à mettre en regard du coût de la situation actuelle pour la société et les utilisateurs, et notamment pour les mobilités pendulaires (la section en tracé neuf, contournement ouest de Thionville, ayant principalement vocation à capter le trafic de transit). Aujourd'hui, les embouteillages sont un facteur aggravant des émissions de gaz à effet de serre et de particules polluantes.

Le conseil d'orientation des infrastructures, dans ses rapports de 2018, 2022 et 2026, a notamment souligné que "le recours à une mise en concession qui ne devrait pas exiger de financements publics apparaît une solution adaptée."

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

383.5 CATALAN, 1660.6 BRUN BELLUT Nicolas : si le concessionnaire ne rentre pas dans ses prévisions de recettes qui va compenser ?

Qui offre une garantie au concessionnaire contre la non rentabilité de la portion tarifée ?

Réponse du maître d'ouvrage :

L'attribution du contrat de concession de l'autoroute A31bis secteur Nord se fera par un appel d'offres de concession, selon les règles du code de la commande publique.

Lors de l'élaboration de leurs offres, les soumissionnaires déterminent librement et à leurs risques et périls les hypothèses retenues, c'est-à-dire principalement, l'estimation du montant des dépenses liées à la construction de l'infrastructure ainsi que les hypothèses de fréquentation de l'autoroute associées au niveau de tarif proposé. Une fois le contrat de concession entré en vigueur, le concessionnaire supporte l'intégralité du risque, notamment en cas de moindre fréquentation de l'autoroute.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

1016 bc : On nous propose un projet trop cher pour être financé par l'État, qui entraîne un péage de 1000 € à 2000 € par an annoncé selon où on habite. Si l'on compte 30000 véhicules par jour aujourd'hui entre Thionville et la frontière, et que chacun met 1000 € tout de suite dans une sorte de cagnotte, on aurait déjà 30 000 000€ et la preuve que le projet a des soutiens ! Cela pourrait motiver l'État à engager une taxe poids-lourds bien calculée (le prix du péage a bien été estimé...), qui devrait pouvoir amortir le reste sans faire payer les voitures ?

Réponse du maître d'ouvrage :

L'équilibre du projet A31bis secteur Nord se fonde sur la perception d'un péage auprès de l'ensemble des usagers de l'autoroute, dont le trafic transfrontalier, sur le contournement ouest de Thionville et l'autoroute A31 entre le point d'échange n°42 et la frontière luxembourgeoise (cf. description du péage §6.1 de la pièce B et cartes §3 de la pièce C). Les poids lourds sont bien soumis à péage, comme les véhicules légers.

Comme le précise bien le maître d'ouvrage dans le dossier (cf. §2.6 de la pièce F), le niveau du péage n'est pas acté à ce jour, il ne sera en effet connu qu'après l'appel d'offres de concession. Une 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. Il s'agit de l'hypothèse de travail prise en compte dans la modélisation de trafic, dans l'évaluation de la viabilité d'une concession et dans l'évaluation socio-économique du projet.

Les modalités précises du péage (niveau exact, abonnement, modulation horaire...) seront définies après la présente enquête publique, si le projet A31bis secteur Nord est déclaré d'utilité publique, dans le cadre de l'appel d'offres de mise en concession.

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.

Par ailleurs, la mise en place d'une taxe sur la circulation des poids-lourds appelée « éco-contribution » est bien prévue par la région Grand Est sur le réseau routier national qui lui est mis à disposition avant même la mise en service du projet (il est annoncé d'ici mi-2027). Cette éco-contribution ne sera toutefois pas mise en place sur le réseau routier national concédé actuel ou futur et donc pas sur la section de l'A31 concernée par le secteur Nord du projet A31bis.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note. La commission note cet engagement d'inciter à des formules d'abonnement pour les usagers fréquents.

1296.1 Schroer Julien : Pourquoi ne pas donner le projet à réaliser par la Région Grand Est qui charge à elle de le faire sans péage. Pourquoi passer obligatoirement par une société privée ?

1312 Francioni Régis : Au 1^{er} janvier 2025, la région Grand est prend en charge la gestion de 525 km de routes nationales non concédées, dans le cadre de la loi 3DS. Ce projet inclut la mise en place d'une Eco-

Contribution Poids Lourds (ECPL). Pourquoi donc concéder l'a31 bis et ne pas plutôt la laisser au Grand Est comme depuis 2025, charge à eux de financer les travaux grâce aux ECPL ?

Réponse du maître d'ouvrage :

La région Grand Est a délibéré en faveur du secteur Nord du projet A31bis dans le cadre de la saisine des collectivités locales sur le dossier d'enquête publique au titre de l'article L122-1 du code de l'environnement. L'avis favorable de la Région est à retrouver dans la partie 2 de la pièce J1 du dossier d'enquête. La région Grand Est n'envisage donc pas de porter la maîtrise d'ouvrage de ce projet. Par ailleurs, les recettes prévisionnelles de l'éco-contribution poids lourds seule ne permettraient pas de financer le projet A31bis secteur Nord.

Par ailleurs, comme rappelé par le maître d'ouvrage dans sa réponse à l'autorité environnementale (§2.3.2 de la pièce J2), la décision ministérielle du 28 juin 2019 relative au projet A31bis commande la poursuite des études relatives au secteur Nord du projet A31bis, un aménagement "qui sera réalisé dans le cadre d'une mise en concession qui s'appuiera sur un système de péage fermé avec des installations permettant le "free flow" [flux libre]". Par ailleurs la commande précise que "le projet s'attachera à respecter un objectif de subvention d'équilibre nulle".

De plus, l'article 1 de la décision ministérielle du 5 janvier 2024 sur le projet confirme ce principe : "*Le projet sera poursuivi dans l'hypothèse d'une mise en concession ne nécessitant pas de subvention publique*".

Dès lors, un aménagement comprenant la gratuité de la section de l'A31 qui sera aménagée sur place n'est pas une variante du projet, mais correspond bien à un autre projet qui n'est pas celui retenu par l'État à l'issue de la concertation préalable. En d'autres termes, 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.

La mise en place d'une taxe sur la circulation des poids-lourds appelée « éco-contribution » est bien prévue par la région Grand Est sur le réseau routier national qui lui est mis à disposition avant même la mise en service du projet (il est annoncé d'ici mi-2027). Cette éco-contribution ne sera toutefois pas mise en place sur le réseau routier national concédé actuel ou futur et donc pas sur la section de l'A31 concernée par le secteur Nord du projet A31bis. Toutefois, les recettes d'une telle taxe ne sont pas du même ordre de grandeurs que celles d'une redevance d'utilisation comme un péage et ne peuvent pas être suffisantes pour financer le projet.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

1880.5 PLANTEY Arnaud : Le concessionnaire a-t-il prévu d'allouer un budget à la Mairie d'Entringe pour adapter le village d'Entringe et limiter les désagréments engendrés par ce nouveau tronçon d'autoroute / et aussi pour respecter la « protection des riverains » telle que prévue dans le projet ?

1887.5 Valérie B. (+ pièce jointe dans le registre) : Aide financière du concessionnaire à la commune d'Entringe pour adapter le village à ces perturbations et pour respecter la « protection des riverains » telle que prévue dans le projet ?

Cet élargissement de l'autoroute va entraîner d'autres perturbations dans le village d'Entringe, qu'il faudra réduire en adaptant le village à cette nouvelle configuration :

Installer des feux rouges qui détectent les voitures (quand on vient de ma rue et qu'on tourne à droite) avec passage au vert automatique pour les habitants de la rue du tennis et passage au rouge automatique pour les voitures venant de la rue principale

- + Zone à 30 km/h dans une partie du village ou tout le village ?
- + Feux de circulation avec bouton permettant le passage au rouge automatique pour les piétons voulant traverser.
- + interdire aux camions la traversée du village d'Entrange (panneau de circulation à installer).

Réponse du maître d'ouvrage :

Le concessionnaire n'étant pas désigné, il est impossible de répondre à cette question à ce stade. Il faut noter toutefois que lors des derniers projets autoroutiers lancés, ce type de préoccupation a pu être traité par le concessionnaire. De plus, le maître d'ouvrage n'est pas compétent pour la gestion de la voirie communale.

Par ailleurs, les résultats du modèle de trafic prennent en compte les effets d'évitement du péage. Les études de trafic, dont les résultats sont présentés sous forme cartographique dans la pièce F (§3.2.2) et qui tiennent compte de la mise en place d'un péage en option de projet, fournissent les estimations de variation du trafic sur les principaux axes du réseau secondaire entre la situation avec le projet A31bis et la situation sans le projet A31bis.

En période creuse, les études montrent une recharge, modeste en nombre de véhicules, du réseau secondaire. Cette observation implique, lors de la phase de mise en concession, de rechercher à tirer les éventuels bénéfices d'une potentielle modulation du péage afin de limiter les reports de trafic. En effet, le code de la voirie routière autorise la modulation des tarifs de péage pour tenir compte de l'intensité du trafic, en fonction du moment de la journée, du jour de la semaine ou de la période de l'année, si elle est justifiée par un objectif de résorption de la congestion du trafic ou pour favoriser l'utilisation optimale de l'infrastructure.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

1892.4 JC et J Sager : N'y a-t-il pas d'autres modifications d'autoroute qui ont été effectuées sans pénaliser les riverains ? L'État se devrait de lancer un emprunt par étapes, compte tenu de la longueur du calendrier, et solliciter la participation de la Région, voire du Luxembourg et de l'Europe, et charger les services de la Dlr Est de garder la maîtrise d'oeuvre de ce projet. Ce renoncement au péage éviterait, accessoirement, les infructueuses recherches et poursuites des potentiels "resquilleurs" étrangers.

Réponse du maître d'ouvrage :

La réduction des nuisances pour les riverains de l'A31 en traversée de Thionville et des axes du réseau secondaire concurrents de l'A31 constitue l'un des objectifs du projet A31bis secteur Nord présenté à l'enquête (cf. §2.4 de la pièce B).

La création d'un contournement à l'ouest de Thionville, en tunnel, a pour objectif de délester la traversée de Thionville du trafic de transit, qui représente actuellement de l'ordre de 15% du trafic de véhicules légers et de 65% du trafic de poids lourds empruntant l'A31 entre Richemont et l'échangeur d'Élange. Ce contournement doit ainsi permettre de réduire les impacts (nuisances sonores, pollution de l'air) que subissent les riverains de l'infrastructure actuelle dans la traversée de Thionville. Les points noirs du bruit (PNB) résiduels seront résorbés dans le cadre du traitement de la traversée de Thionville prévue dans le cadre du projet (cf. §2.9 de la pièce B).

Par ailleurs, la création d'un tunnel au droit de Florange a pour objectif d'éviter de générer de nouvelles nuisances pour les habitants voisins des emprises du nouveau tracé.

De même, le projet permettra de réduire les nuisances sonores des riverains des autoroutes A31 et A30 existantes, dans le périmètre du projet, par la mise en place de protections acoustiques qui ne seraient pas déployées en l'absence de projet.

La nécessité du recours à la concession pour assurer le financement et la réalisation rapide de l'infrastructure est décrite au §3.1.4 de la pièce B. Le maître d'ouvrage maintient sa réponse produite dans le cadre du mémoire en réponse à l'avis délibéré par l'autorité environnementale sur le projet (§2.3.2 de la pièce J2).

La décision ministérielle du 28 juin 2019 relative au projet A31bis commande la poursuite des études relatives au secteur Nord du projet A31bis, un aménagement "qui sera réalisé dans le cadre d'une mise en concession qui s'appuiera sur un système de péage fermé avec des installations permettant le "free flow" [flux libre]". Par ailleurs la commande précise que "le projet s'attachera à respecter un objectif de subvention d'équilibre nulle".

De plus, l'article 1 de la décision ministérielle du 5 janvier 2024 sur le projet confirme ce principe : "Le projet sera poursuivi dans l'hypothèse d'une mise en concession ne nécessitant pas de subvention publique".

Dès lors, un aménagement comprenant la gratuité de la section de l'A31 qui sera aménagée sur place n'est pas une variante du projet, mais correspond bien à un autre projet qui n'est pas celui retenu par l'État à l'issue de la concertation préalable. En d'autres termes, 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.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage a signalé dans sa réponse que d'autres autoroutes urbaines ou péri-urbaines utilisées au quotidien, dans une grande proportion, pour des déplacements "domicile-travail", et soumises à péage, existent en France métropolitaine : une partie du périphérique nord de Lyon, l'A86, l'étoile autoroutière de Toulouse, le tunnel du Prado-Carénage à Marseille, les contournements d'Angers, de Reims et de Strasbourg. Des axes auparavant libres de péage ont également été soumis à péage au moment de l'amélioration de leur niveau de service : l'A63 dans les Landes sur l'itinéraire entre Bordeaux et Bayonne (ex-RN10), l'A64 au sud de Toulouse (ex-RN117), l'A79 dans l'Allier (ex-RN79).

II.7.3 Péage

- Observations N° **2.1, 18.1** Becart Nathalie, **25.1** CHAVANNE Philippe, **27.1, 29.2, 33.8** Florent Golin, **36.4** Laurent, **37.6** Maxime, **38-2** Guilhem Simon, **40.2** Mickael, **44-3** Sosin Laurent, **45, 47.5, 48, 53-2** Théophile, **54, 56.1, 59** Mélanie, **60-2** Karine, **66** lyde, **70, 73.3, 74.1, 75, 77.4** Laurent Jacobelli, **79.1, 82.1** Rémy Damien, **83.3, 84.1** Ribager Cristelle, **85.2** DUHAMEL, **90.2, 91.2, 92, 93.1, 97.1, 98.1, 103.2, 105** Dom, **107.2, 113.2** Bolognini Emilie, **121.5, 124.6, 131.2, 138.1, 143.5, 144.1, 147** Baptiste Bouyer, **148.6, 150.4** Jean Luc, **159.1, 164.2, 166.1** TARILLON, **172.1, 173.2, 177.1, 178.4** Jonathan Penso, **183.1, 184.1, 189.2, 197.3** Spinelli Aurélia, **198.7, 201.2, 202.2, 205.1, 207.2, 219, 224.1, 225.3** CHAVANEL Marie-Therese, **227, 228.1** Boullault Clara, **230.1, 234.2, 240.1, 242.7, 244.2** Gaëlle, **253.3** Fabien, **255, 260, 267, 274.1, 276.3, 280.2, 281.1, 149.4, 171.5, 203.1** Elisabeth Kleckner, **220.1** Bruneau Pierrick, **250.1, 257.3, 258.1, 283.1, 284, 286** Camille Gé, **287.1, 288.2** SCHONS Gérard, **290.2, 291.3** Gallet Jérémie, **298.2, 299.3** Dumont Norbert, **307, 310, 321.4, 328.4, 331, 332.6** Dupin, Maria, **333, 335.2** dominique Didier, **341, 343, 339.5** Schneider Michèle, **345.1, 352.2** Vincent

SCHWEITZER (papier), **354.1, 355, 359.1, 364.1, 368.1** TANTINI Sacha, **370.1, 374.5** Aymer Dominique, **375.6, 376.4** Elodie, **380.1** Engelmann Fabien, **381, 382.1, 383.6** CATALAN, **384.3** ATTAC 57, **392.2** LEROY Marinette, **400.3, 413.1** Dilan GILBERTZ, **419.1** Alvaro, **420.1** Dellisse Hugo, **422.5** Remigy Michel, **425.5** MARIE-CLAUDE, **427.1** Schweitzer Lucile, **436.1, 437.1, 438.4, 439, 445**, Buschmann Romain, **454.1, 461, 462, 464** FROCHOT Emmanuel, **474, 475.1** Sarah LASKY, **478.1, 481** Hoff Nicolas, **486.4, 489, 493.1** Ehret Stéphane, **497.2, 498.1, 504.3, 508.7, 512.2** LAURENT Nadine, **516.3, 518.5** Harold LABESSE, **519.2, 523, 528, 542.5** HENRY, **547.1, 549, 550, 553, 560.3, 561.4, 563, 564.3, 568.3, 570, 580.3, 581.1** Stella Valérie, **583.3, 584.1, 587.1, 591.1, 595.2, 596.2** Sarah Fisli, **605.1, 625.4, 628.2, 630.6, 637.1** Cindy, **653.1** Michelle malora, **661.2, 662.2, 665, 666** Ledy Natacha, **669** biscuola jean, **670, 671.1** borrego manuel, **673** Laas Arnaud, **677.3, 679.3** Carbon Caroline, **684.2, 689.1, 690.4, 691.1, 697.1, 699.2, 701, 712.1** Marc duran, **713.6, 715, 719.2, 720.4, 724.1, 728, 730.1, 734.1, 739.2** Laurent G, **745, 747** Degeye Laetitia, **750.2, 752.1** Max Christophe, **753.6** CÉSAR Catherine, **755.7** Eric NATHANSON, **759.1** SOUDANI Zohra, **762.1, 765.3, 767.1, 774.2** Pierre, **779.2** Emilie, **780.4** Sandra Vallet, **782.3, 784.4, 785.3** Célia, **788.1** Mathieux, **789.2** RIVAUD Pascal, **794, 799.2, 801.1, 802.2, 803.1** THERY, Franck, **805.1, 806.2, 808.3, 809.7** sylvie, **813.2, 814.3, 818.3** Pointel Alex, **823.2** SAVENER Christian, **826.1** Colin, **830, 833.2** Guillaume Peisieu, **839.2, 845.1, 847, 849.2, 851.2** Chauvigné, Alexandre, **852.3, 853.2, 854.1, 874, 878.2** Thomas, **891.4, 892.2, 909.2, 915.1, 923.1, 934.1, 950.3, 967.3** RAU Rita, **969.3** Marie Schweitzer, **977.5** Céline Giese, **981, 983.2, 985.3** MOSSON Jeremy, **994.1, 1013.4, 1027.1, 1028.1, 1048.2, 1059, 1065, 1070.9** ZMYSLOWSKI Guillaume, **1074, 1077.6, 1079.2** Julien Michaux, **1082.1, 1083.1, 1095.1** pieter brogniart, **1109.1, 1118.4** Leduc Charlotte, **1120.2** Garreud Colette, **1125.1, 1141.2** Marie Grillo, **1144, 1150.2** Bojens oceane, **1156.2, 1167.1, 1173.3** WERNAIN Pierre, **1176** weber marc, **1178.3** Sarah Farghaly, **1187.2** RAU Rita, **1189.2** Yannick, **1200, 1204.2** Parmentier Raphaël, **1205, 1207.2, 1222.1, 1223.2** Muller Claudine, **1231.1** Feller Christophe, **1233, 1243.1, 1244.2** Alexandre, **1245.4, 1251.3, 1252.2, 1256.7** Bertrand Inès, **1260** Fred, **1268.2, 1278.1, 1279.1, 1282.3** Joyau Lysiane, **1285.2, 1287.2** Benjamin DUCHENE, **1289.4, 1291.1** (registre papier Thionville), **1296.2** Schroer Julien, **1297.2, 1298.1, 1301.2, 1307.6, 1313.1, 1317.8** Anthony, **1324.1, 1325.1, 1331.3, 1338.2** Antoine, **1339.2** ZINSIUS Sandrine, **1349.1** Combadao Arnaud, **1352.3** Pionnier Thomas, **1357.4, 1360.1** Louis Florian, **1362.1, 1378.3** Duroc Stéphane, **1382.4** MAURAS Joël, **1403** Siméon Régis, **1410.3** DENORME Xavier, **1414.2, 1418.3, 1420.1** Madame BECK, **1421.2** Philippe BECK, **1426.3** Les écologistes Pays Messin, **1432, 1437.1** ZANARDELLI Bernard, **1438.1, 1456.2** rhokka, **1472** Brosse Guillaume, **1475.4, 1477.2, 1478, 1487.1** Edmond, **1507.3** Josiane, **1509.2** BULER Jérôme, **1514, 1518.3, 1528.2** Natasha Brunher, **1529.3, 1533, 1581.4** Cialdella Michel, **1586.4** Corcelle Stéphane, **1588.2** DEWILDE Corinne, **1595.3, 1609.1, 1615.2, 1625, 1633, 1643.4** KLAMBER Yolande, **1648.2** NOEL Daniel, **1649.2** J-P MAUCOURT, **1657.2, 1664.2** Frantz olivier, **1667.3, 1679, 1686.5, 1687.1, 1691.1** Prud homme Eric, **1693.2, 1694.2, 1697.1, 1701.1, 1713** Viola Bernard, **1725.5, 1749.1, 1768.4, 1770.2** Clara B, **1575.3** DELORME Meghann, **1784.2, 1786.2, 1790.1, 1794.1** Philippe NOLLER pour le PCF de Thionville, **1817.7, 1820.2, 1824.2, 1825.2, 1826.1** VATIN Jeremy, **1829.2, 1831.2, 1833.6** Mantellini Marie Thérèse, **1835.2** Bieber Simon, **1850.7** Hormain, Richard, **1853.1, 1857.3, 1859.2, 1863.1** Ahmed Moubtassim, **1870.3** Gilles Wobedo, **1871.2** Isabelle theis, **1874.2** Jean-Louis, **1887.6** Valérie B., **1889.3** Stépanik Nicolas, **1891.4** Mouraux Jean-Paul Martine, **1892.3** JC et J Sager, **1898, 1910.1** Jérémy DEIDDA, **1925.1, 1928.1, 1929, 1931, 1942.4** Leonhardt, Luca, LL.M., **1946.2, 1947, 1949.1** Meissner Pauline, **1952.3, 1954, 1955.1, 1956.1** ARNOULD Jean-Paul, **1957.1, 1960.5, 1964.2** Mme C Samery, **1965.1, 1967.2, 1969.2** Guy, **1970.1** Rania BEN SAID, **1981.4, 1983.2** Fabien guenebaut, **1984.4** Kowalski yann, **1989.1** Russo didier, **2001.1, 2004.5** Koczowski Jacqueline, **2008.1** Friedrich Erix, **2011.2, 2012.1** Piel Christian, **2020.2, 2033.3, 2040.1, 2041.1** Alain, **2042.1, 2044.5, 2048.2, 2050.2, 2051, 2054.1** Beurton Céline, **2056.1, 2061.7** Humbert, Aziza, **2065.1** IANNONE Élodie, **2067.4, 2068.10** Céline, **2071.4** Jean WENDENBAUM, **2075.1, 2076.4, 2078, 2079, 2089.1** AUBIN BERNARD, **2095.2, 2102.3, 2103.4, 2104.2, 2109.1, 2110.5** NON a L A31 Bis collectif d Uckange et environs, **2123.4, 2130.2** DDS, **2132.7** Air Vigilance, **2134.2** Tadjadit, **2135.1** Jean-Baptiste DECK, **2137.1, 2140.1** Colin Thibaut, **2142.1** Kevin, **2144.1** Fromeyer didier, **2158, 2170.5** Anaël Royens,

2174.2, 2182.1, 2186.3 Jean-Luc, **2195.2** Aubertin Serge, **2197.12** Florange Avenir, **2210, 2213.3** annabelle pierron, **2215.1, 2223.3** Fabiola Cestaro, **2231.2** France Insoumise et Jeunes Insoumis de la Fensch Vallée, **2235.1** Vito Cestaro, **2236.4, 2237.4** Stephanie Cestar, **2239.2** AGIRR - FNAUT Lorraine, **2244.1** Laura, **2246, 2248.10** JEAN-FRANÇOIS SECONDÉ, **2249.1, 2251.3, 2254, 2257.2** FAVERIEL-JEANJACQUES, **2259.6, 2264** Moutier Antoine, **2276.3** Muller David, **2278.5** Gasparrini Fanny, **2279.2, 2280.2, 2281** Paul pauchet, **2283.1, 2290.6, 2291.2** Valette marc, **2297.5** Malika, **2298.8** CHODRON, Olivier, **2302.9, 2307, 2308.6** :

Refus d'un péage.

Réponse du maître d'ouvrage :

La mise en place du péage, constitutif du projet A31bis secteur Nord, a été actée par décision ministérielle du 28 juin 2019 à la suite des premières phases de concertation du public en 2015-2019.

La mise en concession est une condition de la réalisation du projet A31bis secteur Nord 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.

Le lecteur est invité à consulter la réponse produite par le maître d'ouvrage aux observations N°19.2 et suivante (premières observations de la partie B.II.7.2 du présent document). La justification du recours à la concession est aussi exposée au §3.1.4 de la pièce B.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observations N° **7.6** Bonin Fabrice, **27.1, 29.2, 33.8** Florent Golin, **38.2** Guilhem Simon, **48, 56.1, 60.2** Karine, **73.3, 77.4** Laurent Jacobelli, **79.1, 81.3, 82.1** Rémy Damien, **90.2, 91.2, 103.2, 107.2, 122.1, 124.6, 127.2, 131.2, 113.2 138.1, 166.1** TARILLON, **167.1, 168.4, 169.2, 172.1, 173.2, 178.4** Jonathan Penso, **198.7, 224.1, 225.3** CHAVANEL Marie-Therese, **228.1** Boullault Clara, **203.1** Elisabeth Kleckner, **222.3** Corentin, **250.1, 291.3** Gallet Jérémie, **332.6** Dupin, Maria, **339.5** Schneider Michèle, **345.1, 352.2** Vincent SCHWEITZER (papier), **364.1, 375.6, 380.1** Engelmann Fabien, **400.3, 415.1** Dilan GTZ, **425.5** MARIE-CLAUDE, **427.1** Schweitzer Lucile, **436.1, 454.1, 497.2, 512.2** LAURENT Nadine, **519.2, 542.5** HENRY, **553, 563, 596.2** Sarah Fisli, **605.1, 637.1** Cindy, **666** Ledy Natacha, **670, 734.1, 765.3, 774.2** Pierre, **782.3, 789.2** RIVAUD Pascal, **799.2, 805.1, 814.3, 818.3** Pointel Alex, **826.1** Colin, **847, 874, 878.2** Thomas, **909.2, 967.3** RAU Rita, **977.5** Céline Giese, **983.2, 994.1, 1013.4, 1027.1, 1028.1, 1118.4** Leduc Charlotte, **1141.2** Marie Grillo, **1167.1, 1207.2, 1244.2** Alexandre, **1246.1, 1251.3, 1287.2** Benjamin DUCHENE, **1296.2** Schroer Julien, **1317.8** Anthony, **1363.3, 1381.4** Nathalie, **1410.3** DENORME Xavier, **1421.2** Philippe BECK, **1426.3** Les écologistes Pays Messin, **1438.1, 1556.2** Jacobs Elodie, **1575.3** DELORME Meghann, **1625, 1725.5, 1746.6** Dupont, Camille, **1820.2, 1831.2, 1834.2** MICH, **1850.7** Hormain, Richard, **1853.1, 1863.1** Ahmed Moubtassim, **1870.3** Gilles Wobedo, **1871.2** Isabelle theis, **1874.2** Jean-Louis, **1891.4** Mouraux Jean-Paul Martine, **1892.3** JC et J Sager, **1894.3** Rosa Jonathan, **1942.4** Leonhardt, Luca, LL.M., **1954, 1964.2** Mme C Samery, **1965.1, 2033.3, 2044.5, 2048.2, 2056.1, 2061.7** Humbert, Aziza, **2067.4, 2071.4** Jean WENDENBAUM, **2109.1, 2135.1** Jean-Baptiste DECK, **2137.1, 2213.3** annabelle pierron, **2223.3** Fabiola Cestaro, **2225.4** Wahid sadek, **2227.6** wahid seddik, **2231.2** France Insoumise et Jeunes Insoumis de la Fensch Vallée, **2237.4** Stephanie Cestar, **2239.2** AGIRR - FNAUT Lorraine :

Montant du péage estimé trop cher qui créera une fracture sociale dans un contexte tendu au niveau du pouvoir d'achat notamment en raison des coûts de l'énergie.

Réponse du maître d'ouvrage :

Comme le précise le maître d'ouvrage dans le dossier (cf. §2.6 de la pièce F), le niveau du péage n'est pas acté à ce jour, il ne sera en effet connu qu'après l'appel d'offres de concession. Une 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. Il s'agit de l'hypothèse de travail prise en compte dans la modélisation de trafic, dans l'évaluation de la viabilité d'une concession et dans l'évaluation socio-économique du projet.

Les niveaux indicatifs du péage dont devront s'acquitter les usagers, aux conditions économiques actuelles, sont fournis au §6.1.2.3 de la pièce B. Le prix du trajet complet de Richemont à la frontière luxembourgeoise est ainsi estimé à moins de 4€ TTC pour un véhicule léger.

Les modalités précises du péage (niveau exact, abonnement, modulation horaire...) seront définies après l'enquête publique, si le projet A31bis secteur Nord est déclaré d'utilité publique, dans le cadre de l'appel d'offres de mise en concession.

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. A titre d'illustration, des formules permettant des réductions jusqu'à 40% ont été proposées dans les dernières procédures achevées.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note. La commission note cet engagement d'inciter à des formules d'abonnement pour les usagers fréquents.

- Observations N° **44.3** Sosin Laurent, **51.2** Sambur Nicolas, **71.2** Antoine Bridet, **82.1** Rémy Damien, **85.2** DUHAMEL, **90.2**, **91.2**, **97.1**, **107.2**, **124.6**, **138.2**, **144.1**, **153.4** GUILBERT Matthieu, **159.1**, **166.1** TARILLON, **178.4** Jonathan Penso, **180.2** Tristan Faure, **184.1**, **198.7**, **201.2**, **202.2**, **207.2**, **224.1**, **225.3** CHAVANEL Marie-Therese, **227**, **228.1** Boullault Clara, **230.1**, **238.1**, **242.7**, **281.1**, **203.1** Elisabeth Kleckner, **283.1**, **287.1**, **288.2** SCHONS Gérard, **290.2**, **298.2**, **328.4**, **333**, **355**, **368.1** TANTINI Sacha, **370.1**, **374.5** Aymer Dominique, **375.6**, **376.4** Elodie, **380.1** Engelmann Fabien, **383.6** CATALAN, **419.1** Alvaro, **420.1** Dellisse Hugo, **422.5** Remigy Michel, **427.1** Schweitzer Lucile, **434.1** kletzel philippe, **437.1**, **454.1**, **475.1** Sarah LASKY, **481** Hoff Nicolas, **493.1** Ehret Stéphane, **508.7**, **512.2** LAURENT Nadine, **518.5** Harold LABESSE, **547.1**, **550**, **568.3**, **570**, **581.1** Stella Valérie, **583.3**, **584.1**, **637.1** Cindy, **662.2**, **669** biscuola jean, **677.3**, **679.3** Carbon Caroline, **691.1**, **713.6**, **752.1** Max Christophe, **753.6** CÉSAR Catherine, **755.7** Eric NATHANSON, **759.1** SOUDANI Zohra, **763.1**, **767.1**, **774.2** Pierre, **784.4**, **789.2** RIVAUD Pascal, **794**, **801.1**, **802.2**, **803.1** THERY, Franck, **805.1**, **808.3**, **809.7** sylvie, **813.2**, **814.3**, **833.2** Guillaume Peisieu, **839.2**, **847**, **851.2** Chauvigné, Alexandre, **852.3**, **878.2** Thomas, **900.3**, **923.1**, **934.1**, **950.3**, **964.5** Vincent (association Usag'ThiFensch), **967.3** RAU Rita, **968.3** Vincent, **985.3** MOSSON Jeremy, **983.2**, **990**, **1027.1**, **1028.1**, **1048.2**, **1070.9** ZMYSLOWSKI Guillaume, **1095.1** pieter brogniart, **1110.4**, **1118.4** Leduc Charlotte, **1120.2** Garreaud Colette, **1141.2** Marie Grillo, **1156.2**, **1173.3** WERNAIN Pierre, **1187.2** RAU Rita, **1222.1**, **1231.1** Feller Christophe, **1245.4**, **1251.3**, **1252.2**, **1256.7** Bertrand Inès, **1268.2**, **1270** Aubry Florent, **1287.2** Benjamin DUCHENE, **1291.1** (registre papier Thionville), **1296.2** Schroer Julien, **1297.2**, **1298.1**, **1307.6**, **1311.3** AGIRR - FNAUT Lorraine, **1325.1**, **1338.2** Antoine, **1352.3** Pionnier Thomas, **1362.1**, **1378.3** Duroc Stéphane, **1403** Siméon Régis, **1410.3** DENORME Xavier, **1414.2**, **1420.1** Madame BECK, **1421.2** Philippe BECK, **1426.3** Les écologistes Pays Messin, **1472** Brosse Guillaume, **1487.1** Edmond, **1509.2** BULER Jérôme, **1514**, **1518.3**, **1529.3**, **1533**, **1588.2** DEWILDE Corinne, **1609.1**, **1615.2**, **1649.2** J-P MAUCOURT, **1667.3**, **1686.5**, **1698.3** les Amis de la Terre, **1725.5**, **1746.6** Dupont, Camille, **1748**, **1749.1**, **1763.2** Alexane Claude, **1794.1** Philippe NOLLER pour le PCF de

Thionville, **1817.7**, **1825.2**, **1829.2**, **1831.2**, **1834.2** MICH, **1835.2** Bieber Simon, **1839.1** Kevin, **1859.2**, **1880.4** PLANTEY Arnaud, **1887.6** Valérie B., **1889.3** Stépanik Nicolas, **1891.4** Mouraux Jean-Paul Martine, **1894.3** Rosa Jonathan, **1904.1**, **1910.1** Jérémy DEIDDA, **1916.7** commune de Zoufftgen, **1928.1**, **1940.5** Jean-Francois, **1953.9**, **1956.1** ARNOULD Jean-Paul, **1892.3** JC et J Sager, **1900.6** Hotton Anais, **1957.1**, **1960.5**, **2007.3** Mathilde Panot, **2024.7** Philippe Xavier, **2033.3**, **2042.1**, **2048.2**, **2061.7** Humbert, Aziza, **2065.1** IANNONE Élodie, **2068.10** Céline, **2103.4**, **2110.5** NON a L A31 Bis collectif d Uckange et environs, **2132.7** Air Vigilance, **2140.1** Colin Thibaut, **2144.1** Fromeyer didier, **2195.2** Aubertin Serge, **2202.2** Kieffer pascal, **2223.3** Fabiola Cestaro, **2227.6** wahid seddik, **2235.1** Vito Cestaro, **2237.4** Stephanie Cestar, **2238.7** du collectif Entrange, **2239.2** AGIRR - FNAUT Lorraine, **2244.1** Laura, **2268.3** Ecomissions, **2270.2** MOGUEN Céline (Lorraine Nature Environnement), **2276.3** Muller David, **2278.5** Gasparrini Fanny, **2291.2** Valette marc :

Le péage sera contourné par les usagers, notamment ceux qui connaissent le secteur, qui prendront d'autres voies. Le cas du contournement ouest de Strasbourg est à considérer.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les résultats du modèle de trafic prennent en compte les effets d'évitement du péage. Les études de trafic, dont les résultats sont présentés sous forme cartographique dans la pièce F (§3.2.2) et qui tiennent compte de la mise en place d'un péage en option de projet, fournissent les estimations de variation du trafic sur les principaux axes du réseau secondaire entre la situation avec le projet A31bis et la situation sans le projet A31bis.

En période de pointe du matin (PPM, 05h-09h), en 2030, dans la situation avec le projet :

- -5% sur la RD1 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -5% à -10% sur la RD653 selon les sections, dans le sens de pointe ;
- -6% sur la RD58 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -5% sur la RD59 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -4% sur la RD16 dans le sens de pointe.

En période de pointe du soir (PPS, 15h-19h), en 2030, dans la situation avec le projet :

- -3% sur la RD1 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -4% sur la RD653 à la frontière, dans le sens de pointe ;
- -3% sur la RD58 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -2% sur la RD59 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -3% sur la RD16 dans le sens de pointe.

La période creuse correspond de fait aux périodes 00h-05h, 09h-15h, et 15h-24h (minuit).

Concernant les reports de trafic, le projet fait également significativement baisser le trafic sur les axes autoroutiers concurrents, dont :

- L'autoroute A31 en traversée de Thionville : 76 800 véhicules par jour (deux sens confondus) en 2030 sans le projet, contre 65 340 avec le projet, soit -11 500 véhicules par jour, ce qui constitue une baisse de -15% ;
- L'autoroute A30 à l'ouest de l'échangeur de Sainte-Agathe qui traverse des zones urbanisées : -10%.

En période creuse, les études montrent une recharge, modeste en nombre de véhicules, du réseau secondaire. Cette observation implique, lors de la phase de mise en concession, de rechercher à tirer les éventuels bénéfices d'une potentielle modulation du péage afin de limiter les reports de trafic. En effet, le code de la voirie routière autorise la modulation des tarifs de péage pour tenir compte de

l'intensité du trafic, en fonction du moment de la journée, du jour de la semaine ou de la période de l'année, si elle est justifiée par un objectif de résorption de la congestion du trafic ou pour favoriser l'utilisation optimale de l'infrastructure.

Les résultats plus détaillés des études de trafic sont à retrouver au §3.2.2 de la pièce F (Effets du projet sur les niveaux de trafic).

Concernant le contournement ouest de Strasbourg (COS, autoroute A355), un observatoire a été mis en place à la suite de sa mise en service en décembre 2021, pour une durée de 3 ans. Il était piloté par l'Eurométropole de Strasbourg (EMS) et rassemblait les gestionnaires de réseaux (les 2 concessionnaires Vinci et Sanef, l'Eurométropole de Strasbourg et la Collectivité européenne d'Alsace), la DREAL et le CEREMA. Il était animé par l'agence d'urbanisme de Strasbourg, l'ADEUS.

Le dernier rapport, publié en 2025 3 ans après la mise en service du COS, mettait en évidence :

- Le COS a apporté une amélioration significative des conditions de circulations dans la traversée de Strasbourg (M35, ex-A35), avec un temps de parcours réduit de -20 % à - 25% aux heures de pointe, et 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 Cronenbourg, 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 hyperstructurant 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.

Le rapport complet est téléchargeable sur le site de l'ADEUS : [Évaluation des mesures mises en oeuvre sur la M35 à la mise en service de l'A355 : rapport de synthèse n°3 - Adeus](#)

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observations N° **70, 71.2** Antoine Bridet, **79.1, 90.2, 103.2, 105** Dom, **113.2** Bolognini Emilie, **144.1, 147** Baptiste Bouyer, **148.6, 150.4** Jean Luc, **164.2, 169.2, 173.2, 178.4** Jonathan Penso, **180.2** Tristan Faure, **280.2, 171.5, 220.1** Bruneau Pierrick, **221.2, 222.3** Corentin, **257.3, 286** Camille Gé, **287.1, 298.2, 328.4, 332.6** Dupin, Maria, **359.1, 375.6, 454.1, 478.1, 489, 542.5** HENRY, **547.1, 550, 553, 596.2** Sarah Fisli, **630.6, 670, 699.2, 715, 734.1, 750.2, 779.1** Emilie, **782.3, 803.1** THERY, Franck, **809.7** Sylvie, **814.3, 818.3** Pointel Alex, **826.1** Colin, **845.1, 847, 852.3, 874, 878.2** Thomas, **892.2, 909.2, 967.3** RAU Rita, **1013.4, 1070.9** ZMYSLOWSKI Guillaume, **1118.4** Leduc Charlotte, **1125.1, 1167.1, 1176** Weber Marc, **1207.2, 1307.6, 1317.8** Anthony, **1338.2** Antoine, **1410.3** DENORME Xavier, **1420.1** Madame BECK, **1421.2** Philippe BECK, **1437.1** ZANARDELLI Bernard, **1438.1, 1487.1** Edmond, **1575.3** DELORME Meghann, **1581.4** Cialdella Michel, **1643.4** KLAMBER Yolande, **1680.4, 1687.1, 1693.2, 1697.1, 1746.6** Dupont, Camille, **1749.1, 1820.2, 1831.2, 1853.1, 1863.1** Ahmed Moubtassim, **1870.3** Gilles Wobedo, **1925.1, 1931, 1942.4** Leonhardt, Luca, LL.M., **1946.2, 1949.1** Meissner Pauline, **1964.2** Mme C Samery, **1967.2, 1969.2** Guy, **1970.1** Rania BEN SAID, **2015.1, 2033.3, 2044.5, 2054.1** Beurton Céline, **2078,**

2130.2 DDS, **2215.1**, **2239.2** AGIRR - FNAUT Lorraine, **2240.1** Mme S Leguil, **2264** Moutier Antoine, **2290.6**, **2298.8** CHODRON, Olivier, **2302.9**, **1833.6** Mantellini Marie Thérèse :
Profit sur le dos des travailleurs (frontaliers ou non) et impact sur les habitants qui ne quittent pas le territoire et ont souvent des revenus plus modestes.

Réponse du maître d'ouvrage :

Comme le précise le maître d'ouvrage dans le dossier (cf. §2.6 de la pièce F), le niveau du péage n'est pas acté à ce jour, il ne sera en effet connu qu'après l'appel d'offres de concession. Une 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. Il s'agit de l'hypothèse de travail prise en compte dans la modélisation de trafic, dans l'évaluation de la viabilité d'une concession et dans l'évaluation socio-économique du projet.

Les niveaux indicatifs du péage dont devront s'acquitter les usagers, aux conditions économiques actuelles, sont fournis au §6.1.2.3 de la pièce B. Le prix du trajet complet de Richemont à la frontière luxembourgeoise est ainsi estimé à moins de 4€ TTC pour un véhicule léger.

Les modalités précises du péage (niveau exact, abonnement, modulation horaire...) seront définies après l'enquête publique, si le projet A31bis secteur Nord est déclaré d'utilité publique, dans le cadre de l'appel d'offres de mise en concession.

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.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note. La commission note cet engagement d'inciter à des formules d'abonnement pour les usagers fréquents.

Observations N° **67.1**, **71.2** Antoine Bridet, **220.1** Bruneau Pierrick, **359.1**, **414.1** Jean Marie, **472.2** :
Un péage pour le tunnel seul mais pas pour sa sortie jusqu'au Luxembourg.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage a répondu sur ce point dans le cadre du mémoire en réponse à l'avis délibéré par l'autorité environnementale sur le projet (§2.3.2 de la pièce J2).

La décision ministérielle du 28 juin 2019 relative au projet A31bis commande la poursuite des études relatives au secteur Nord du projet A31bis, un aménagement "qui sera réalisé dans le cadre d'une mise en concession qui s'appuiera sur un système de péage fermé avec des installations permettant le "free flow" [flux libre]". Par ailleurs la commande précise que "le projet s'attachera à respecter un objectif de subvention d'équilibre nulle".

De plus, l'article 1 de la décision ministérielle du 5 janvier 2024 sur le projet confirme ce principe : "Le projet sera poursuivi dans l'hypothèse d'une mise en concession ne nécessitant pas de subvention publique".

Dès lors, un aménagement comprenant la gratuité de la section de l'A31 qui sera aménagée sur place n'est pas une variante du projet, mais correspond bien à un autre projet qui n'est pas celui retenu par

l'État à l'issue de la concertation préalable. En d'autres termes, 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.

L'équilibre du projet A31bis secteur Nord se fonde sur la perception d'un péage sur le contournement ouest de Thionville et l'autoroute A31 entre le point d'échange n°42 et la frontière luxembourgeoise (cf. description du péage §6.1 de la pièce B et cartes §3 de la pièce C). Ces deux parties de l'aménagement sont indissociables afin de réaliser une augmentation cohérente de la capacité autoroutière, de lutter contre la saturation de l'autoroute et pour répondre aux objectifs du projet. Le service rendu par ces deux sections est donc indissociable. C'est pourquoi, il n'est pas envisagé de réaliser seulement l'une de ces parties, ni d'appliquer le péage sur seulement l'une d'entre elles.

Comme le précise bien le maître d'ouvrage dans le dossier (cf. §2.6 de la pièce F), les modalités précises du péage (niveau exact, abonnement, modulation horaire...) ne seront connues qu'après l'appel d'offres de concession, si le projet est déclaré d'utilité publique. Une 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. Il s'agit de l'hypothèse de travail prise en compte dans la modélisation de trafic, dans l'évaluation de la viabilité d'une concession et dans l'évaluation socio-économique du projet.

Seules les sections comprises entre le nord du nœud sud (liaison entre l'A30 et le nouveau contournement de Thionville, échangeur n°2b de l'A30 actuelle) et la frontière luxembourgeoise seront soumises à péages. Aucun péage ne sera en revanche payé par les usagers de la section élargie de l'A30, bien que cette dernière soit comprise dans le périmètre de la concession. Les coûts d'élargissement de l'A30 seront ainsi supportés par les usagers du nouveau contournement de Thionville. En effet, les usagers de l'A30 qui n'emprunteraient pas le nouveau tronçon ne bénéficient pas d'amélioration notable de leurs conditions de déplacement du fait du projet A31bis : l'élargissement de l'A30 est en effet motivé par la mise en place du nouveau contournement de Thionville.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observations N° 7.6 Bonin Fabrice, 542.5 HENRY :

Ce péage deviendrait l'un des PLUS CHERS DE FRANCE, avec un coût estimé à 3,88 €, pour quelques kilomètres seulement. Actuellement, parmi les péages les plus chers en France : Le Tunnel Duplex A86 (Rueil-Malmaison – Vélizy) : environ 11€, A14 (Paris - Orgeval) : environ 5,60 €, Tunnel Prado-Carénage (Marseille) : environ 3,30 €, sont tous décriés pour leurs usagers. Alors que la vignette suisse pour un prix forfaitaire modique 40 CHF (environ 42 € à 45 €) offre un accès illimité à un réseau national dans un état impeccable, qui demande une gestion compliquée et extrême (nombreux tunnels et montagne), le système français repose sur un paiement à l'usage qui revient rapidement beaucoup plus cher, pour un réseau national dans un mauvais état.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage souligne que les prix des péages évoqués dans cette contribution sont plus élevés que celui pris en compte comme hypothèse de travail dans le cadre des études du secteur Nord du projet A31bis. Par ailleurs, la Suisse ne fait pas partie de l'Union européenne et le droit applicable est ainsi différent.

L'équilibre du projet A31bis secteur Nord se fonde sur la perception d'un péage auprès de l'ensemble des usagers de l'autoroute, dont le trafic transfrontalier, sur le contournement ouest de Thionville et l'autoroute A31 entre le point d'échange n°42 et la frontière luxembourgeoise (cf. description du péage §6.1 de la pièce B et cartes §3 de la pièce C).

Comme le précise le maître d'ouvrage dans le dossier (cf. §2.6 de la pièce F), les modalités précises du péage (niveau exact, abonnement, modulation horaire...) ne sont pas actées à ce jour ; elles seront définies après l'enquête publique, si le projet A31bis secteur Nord est déclaré d'utilité publique, dans le cadre de l'appel d'offres de mise en concession.

Une 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. Il s'agit de l'hypothèse de travail prise en compte dans la modélisation de trafic, dans l'évaluation de la viabilité d'une concession et dans l'évaluation socio-économique du projet.

Les niveaux indicatifs du péage dont devront s'acquitter les usagers, aux conditions économiques actuelles, sont fournis au §6.1.2.3 de la pièce B. Le prix du trajet complet de Richemont à la frontière luxembourgeoise est ainsi estimé à moins de 4€ TTC pour un véhicule léger.

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.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note. La commission note cet engagement d'inciter à des formules d'abonnement pour les usagers fréquents.

- Observations N° **24.2** ESCAMILLA Luca, **79.1** :
Pas d'autre choix qu'un itinéraire payant

Réponse du maître d'ouvrage :

L'autoroute A30, y compris sur sa section aménagée au sud de Thionville dans le cadre du projet A31bis secteur Nord, restera libre de péage pour les véhicules légers. De même, le réseau secondaire ne sera pas soumis à péage, comme la RD653, parallèle à l'autoroute A31 au nord de Thionville.

Le périmètre des sections soumises à péage est décrit §6.1 de la pièce B (et cartes §3 de la pièce C).

- Observations N° **59** Mélanie, **1109.1** :
Refus de péages entre Florange-Metz, Thionville-Metz.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le lecteur est tout d'abord invité à consulter la réponse produite par le maître d'ouvrage aux Observations N°2.1 et suivantes de la présente partie B.II.7.1

Par ailleurs, il convient de souligner que le péage n'est appliqué que sur le barreau neuf et sur la section élargie d'A31 au nord de Thionville (cf. §3 de la pièce C). Or les usagers entre Florange et Metz ou entre Thionville et Metz n'emprunteront ni le barreau neuf, ni cette section d'A31. Ainsi cet itinéraire restera gratuit.

Pour certains habitants du nord de Thionville, l'itinéraire payant par le barreau neuf pourra permettre un trajet plus court, ils auront toutefois la possibilité de poursuivre sur l'itinéraire existant sans péage

- Observations N° **220.1** Bruneau Pierrick, **1746.6** Dupont, Camille :
Mettre en place un système d'abonnement frontalier à tarification progressive.

Réponse du maître d'ouvrage :

Comme le précise le maître d'ouvrage dans le dossier (cf. §2.6 de la pièce F), le niveau du péage n'est pas acté à ce jour, il ne sera en effet connu qu'après l'appel d'offres de concession. Une 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. Il s'agit de l'hypothèse de travail prise en compte dans la modélisation de trafic, dans l'évaluation de la viabilité d'une concession et dans l'évaluation socio-économique du projet.

Les niveaux indicatifs du péage dont devront s'acquitter les usagers, aux conditions économiques actuelles, sont fournis au §6.1.2.3 de la pièce B. Le prix du trajet complet de Richemont à la frontière luxembourgeoise est ainsi estimé à moins de 4€ TTC pour un véhicule léger.

Les modalités précises du péage (niveau exact, abonnement, modulation horaire...) seront définies après l'enquête publique, si le projet A31bis secteur Nord est déclaré d'utilité publique, dans le cadre de l'appel d'offres de mise en concession.

Compte-tenu des enjeux liés aux déplacements pendulaires sur l'axe, l'État incitera 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. A titre d'illustration, des formules permettant des réductions jusqu'à 40% ont été proposées dans les dernières procédures achevées.

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

- Observations N° **370.1**, **1362.1**, **1892.3** JC et J Sager :
Seuls les poids lourds devraient être obligés de prendre cet axe payant et payer un péage. Une grande majorité ne paie aucune taxe en France, puisque capables de traverser notre pays avec un plein de carburant fait à l'étranger (Luxembourg ou Espagne).

Réponse du maître d'ouvrage :

La mise en concession est une condition de la réalisation du projet A31bis secteur Nord 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.

Par ailleurs, en droit national, une redevance pour service rendu est soumise au principe de proportionnalité entre la redevance payée et le service rendu. Dès lors, si les péages peuvent être différenciés en fonction des caractéristiques physiques des véhicules, il n'est pas possible d'exonérer certains usagers. Il est donc prévu une tarification supérieure pour les usagers en poids-lourds par rapport aux usagers en véhicule individuelle. Ces dispositions sont encadrées par le droit communautaire qui impose le plafonnement des péages supportés par les poids-lourds à la part des coûts qui peut leur être imputée : usure de la route, occupation plus importante de la voirie, etc.

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

- Observation N° **375.6** Le péage envisagé constituera une charge financière lourde et inacceptable pour les frontaliers, travailleurs transfrontaliers et habitants locaux qui n'auront souvent pas d'alternative crédible. Cette charge s'ajoute à la nouvelle convention fiscale franco-luxembourgeoise, qui modifie les règles d'imposition des revenus mixtes, augmente la pression fiscale sur de nombreux foyers frontaliers et impose une limite stricte sur les jours de présence en France (règle des 29/34 jours pour le télétravail ou les missions).

Réponse du maître d'ouvrage :

Comme le précise le maître d'ouvrage dans le dossier (cf. §2.6 de la pièce F), les modalités précises du péage (niveau exact, abonnement, modulation horaire...) seront définies après l'enquête publique, si le projet A31bis secteur Nord est déclaré d'utilité publique, dans le cadre de l'appel d'offres de mise en concession.

Une 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. Il s'agit de l'hypothèse de travail prise en compte dans la modélisation de trafic, dans l'évaluation de la viabilité d'une concession et dans l'évaluation socio-économique du projet.

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.

Enfin, concernant les alternatives, le projet A31bis secteur Nord constitue l'une, mais pas la seule, réponse aux enjeux de mobilité croissants entre le nord Lorraine et le Luxembourg. En effet, le projet A31bis constitue une des briques de la stratégie globale de gestion des mobilités du territoire, co-élaborée par le Luxembourg et la France. Ainsi, comme décrit au §2.1 de la pièce B, la préfiguration du projet de SERM Lorraine-Luxembourg permettra d'aboutir dès la fin de l'année à un scénario d'amélioration de l'offre de mobilités pour l'horizon 2040. D'autre part, les deux pays et la région Grand Est réalisent le futur schéma de mobilité transfrontalière dont les conclusions seront rendues au 1er semestre 2026. Ce schéma permettra d'amplifier l'ambition de l'accord de 2018 de façon à compléter de manière cohérente le saut d'offres ferroviaires avec des projets dans le domaine routier (voies réserves aux cars, nouvelles lignes de bus, parking-relais).

Les projets réalisés ou prévus dans le cadre de cette coopération transfrontalière sont décrits §2.2.2 de la pièce B. Ils visent à offrir des alternatives à la voiture individuelle pour les déplacements, en particulier pour les déplacements frontaliers.

L'élargissement sur place, au nord, de l'A31 dans le cadre du projet A31bis secteur Nord permettra la création de voies réservées aux transports en commun sur la bande d'arrêt d'urgence, afin de garantir une hausse des fréquences et un temps de parcours fiable aux lignes de car transfrontalières existantes ou qui vont être développées.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note. La commission note cet engagement d'inciter à des formules d'abonnement pour les usagers fréquents.

- Observation N° **855** : Une autoroute payante ne réduira pas le problème du trafic

Réponse du maître d'ouvrage :

Les études de trafic (pièce F) démontrent que l'autoroute A31bis secteur Nord, telle que proposée dans le projet soumis à enquête, apporte une réponse aux problèmes croissants de saturation de l'autoroute A31 existante, liée notamment à la hausse du trafic transfrontalier entre la France et le Luxembourg.

Toutefois, l'A31bis secteur Nord n'est pas la seule réponse apportée à cette hausse des déplacements et de la saturation. Le projet s'inscrit le projet A31bis constitue une des briques de la stratégie globale de gestion des mobilités du territoire, co-élaborée par le Luxembourg et la France. Ainsi, comme décrit au §2.1 de la pièce B, la préfiguration du projet de SERM Lorraine-Luxembourg permettra d'aboutir dès la fin de l'année à un scénario d'amélioration de l'offre de mobilités pour l'horizon 2040. D'autre part, les deux pays et la région Grand Est réalisent le futur schéma de mobilité transfrontalière dont les conclusions seront rendues au 1er semestre 2026. Ce schéma permettra d'amplifier l'ambition de l'accord de 2018 de façon à compléter de manière cohérente le saut d'offres ferroviaires avec des projets dans le domaine routier (voies réserves aux cars, nouvelles lignes de bus, parking-relais).

Les projets réalisés ou prévus dans le cadre de cette coopération transfrontalière sont décrits §2.2.2 de la pièce B. Ils visent à offrir des alternatives à la voiture individuelle pour les déplacements, en particulier pour les déplacements frontaliers.

- Observation N° **1110.4** : Un péage de mobilité. Si le péage existe il doit orienter les comportements, aussi je recommanderais des mesures telles que :

- la gratuité ou quasi pour les bus ;
- tarifs très réduits pour covoiturage vérifié ;
- abonnement frontalier plafonné ;
- tarification PL différenciée entre transit et desserte locale ;
- clause anti-report : si les communes subissent un report démesuré, correction obligatoire ;
- transparence publique des recettes et de leur usage.

Réponse du maître d'ouvrage :

Comme le précise le maître d'ouvrage dans le dossier (cf. §2.6 de la pièce F), le niveau du péage n'est pas acté à ce jour, il ne sera en effet connu qu'après l'appel d'offres de concession. Une 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. Il s'agit de l'hypothèse de travail prise en compte dans la modélisation de trafic, dans l'évaluation de la viabilité d'une concession et dans l'évaluation socio-économique du projet.

Les niveaux indicatifs du péage dont devront s'acquitter les usagers, aux conditions économiques actuelles, sont fournis au §6.1.2.3 de la pièce B. Le prix du trajet complet de Richemont à la frontière luxembourgeoise est ainsi estimé à moins de 4€ TTC pour un véhicule léger.

Les modalités précises du péage (niveau exact, abonnement, modulation horaire...) seront définies après l'enquête publique, si le projet A31bis secteur Nord est déclaré d'utilité publique, dans le cadre de l'appel d'offres de mise en concession.

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.

Enfin, en droit national, une redevance pour service rendu est soumise au principe de proportionnalité entre la redevance payée et le service rendu. Dès lors, si les péages peuvent être différenciés en fonction des caractéristiques physiques des véhicules, il n'est pas possible d'exonérer certains usagers.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note. La commission regrette l'impossibilité actuelle de différencier les tarifs, notamment pour les riverains qui subissent des nuisances liées à l'autoroute mais aussi pour les personnes qui font du covoiturage, solution forte pour lutter contre l'autosolisme.

- Observation N° **1409.5** Huglo Lepage Avocats :

L'Ae a recommandé d'intégrer dans l'étude d'impact l'hypothèse de suppression du péage, au motif que le seul précédent comparable (périphérique nord de Lyon) s'est soldé par une suppression rapide de la tarification. Le maître d'ouvrage refuse catégoriquement d'étudier cette hypothèse. Pourtant, l'article R. 122-5 II 7° du code de l'environnement, transposant l'article 5 §1 d) de la directive 2011/92/UE modifiée, impose l'examen des solutions de substitution raisonnables, y compris des variantes de financement susceptibles d'affecter significativement les incidences environnementales. Or l'Ae a expressément établi que l'hypothèse de gratuité affecte directement les analyses de bruit, qualité de l'air et GES. Qualifier cette hypothèse d'« autre projet » pour éviter de l'analyser est une pétition de principe qui méconnaît directement les dispositions du 7° du II de l'article R.122-5 du code de l'environnement.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage a répondu à la recommandation de l'autorité environnementale dans son mémoire en réponse à l'avis délibéré par l'autorité environnementale sur le projet (§2.3.2 de la pièce J2).

La décision ministérielle du 28 juin 2019 relative au projet A31bis commande la poursuite des études relatives au secteur Nord du projet A31bis, un aménagement "qui sera réalisé dans le cadre d'une mise en concession qui s'appuiera sur un système de péage fermé avec des installations permettant le "free flow" [flux libre]". Par ailleurs la commande précise que "le projet s'attachera à respecter un objectif de subvention d'équilibre nulle".

De plus, l'article 1 de la décision ministérielle du 5 janvier 2024 sur le projet confirme ce principe : "Le projet sera poursuivi dans l'hypothèse d'une mise en concession ne nécessitant pas de subvention publique".

Dès lors, un aménagement comprenant la gratuité de la section de l'A31 qui sera aménagée sur place n'est pas une variante du projet, mais correspond bien à un autre projet qui n'est pas celui retenu par l'État à l'issue de la concertation préalable. En d'autres termes, 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.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage a signalé dans sa réponse que d'autres autoroutes urbaines ou péri-urbaines utilisées au quotidien, dans une grande proportion, pour des déplacements "domicile-travail", et soumises à péage, existent en France métropolitaine.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observation N° **1480.1** : A31 gratuite :
 - par la loi européenne des 60 kms d'entrée d'un pays ne doit pas être payant ;
 - par l'acquittement du paiement de la construction ;
 - par l'excédent budgétaire éternel qui à moins de mauvaise gestion doit être encore haute.

Réponse du maître d'ouvrage :

Il n'existe pas de dispositif réglementaire européen interdisant la mise à péage d'un axe transfrontalier en Europe. Par exemple, en France, l'accès à la Suisse par les autoroutes A40 et A41, ou encore l'accès à l'Italie par l'autoroute A8 ou les tunnels du Fréjus ou du Mont-Blanc, sont soumis à péage.

- Observation N° **1698.3** les Amis de la Terre :

Les conséquences distributives du péage méritent qu'on s'y attarde particulièrement. Selon leur niveau de revenu, leur lieu de résidence ou leurs contraintes professionnelles, les usagers ne seront pas affectés de la même manière. Pour certains ménages, notamment ceux dont les déplacements quotidiens sont contraints et peu substituables, le coût du péage (8€/jour soit environ 2000€ par an) va représenter une charge significative. Cette dimension sociale devrait être davantage documentée dans le dossier.

Cette dimension sociale essentielle est peu développée dans le dossier, alors qu'elle conditionnera directement l'acceptabilité du projet. A noter que les administrations du Grand Duché de Luxembourg ont également exprimé leurs réserves sur ce point dans leurs avis.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le lecteur est tout d'abord invité à consulter la réponse produite par le maître d'ouvrage à l'Observation N°220.2 Bruneau Pierrick de la partie B.II.7.2.

Ensuite, dans sa position exprimée le 12 juin 2026, le ministère de la Mobilité et des Travaux publics du gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg prend acte de la mise en place du péage, et "souligne l'importance de : [...] moduler les tarifs pour les travailleurs frontaliers (abonnements avantageux pour véhicules en covoiturage, horaires différenciés ; tarif avantageux pour les bus transfrontaliers) [et] éviter des effets négatifs engendrés par le système de péage comme par exemple un recours au réseau secondaire français et luxembourgeois".

Comme le précise le maître d'ouvrage dans le dossier (cf. §2.6 de la pièce F), les modalités précises du péage (niveau exact, abonnement, modulation horaire...) seront définies après l'enquête publique, si le projet A31bis secteur Nord est déclaré d'utilité publique, dans le cadre de l'appel d'offres de mise en concession.

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.

- Observation N° **1698.3** les Amis de la Terre :

Les habitants des communes concernées seront les premiers exposés aux conséquences réelles du projet. Ils subiront directement : les éventuels reports de circulation, les nuisances associées, les effets du péage, les modifications des itinéraires locaux.

Il apparaît donc indispensable que des dispositifs de suivi soient mis en place dès la mise en service afin de vérifier les hypothèses retenues et de permettre d'éventuelles mesures correctrices.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le lecteur est invité à consulter la réponse produite par le maître d'ouvrage aux Observations N°465.3 et suivantes de la partie B.II.7.1, et N°44.3 et suivantes de la partie B.II.7.3. Ces réponses illustrent l'absence de hausse de trafic sur le réseau secondaire, mais également les mesures de suivi qui peuvent être mises en œuvre sur les itinéraires concurrents pour s'en assurer.

Observation N° **1746.6** Dupont, Camille :

L'Autorité environnementale alerte elle-même sur la viabilité de ce modèle. Le seul précédent de mise à péage d'une voie servant aux déplacements quotidiens, le périphérique nord de Lyon au franchissement du Rhône, s'est conclu très rapidement par la suppression du péage. L'Ae recommande d'ailleurs d'étudier dès maintenant un éventuel passage à la gratuité, ce qui revient à reconnaître que le montage financier présenté n'est pas tenable. Je demande que soit versée au dossier une étude sincère des reports de trafic induits par le péage, ainsi que le scénario de gratuité recommandé par l'Ae, avant toute décision.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage a répondu à la recommandation de l'autorité environnementale dans son mémoire en réponse à l'avis délibéré par l'autorité environnementale sur le projet (§2.3.2 de la pièce J2).

La décision ministérielle du 28 juin 2019 relative au projet A31bis commande la poursuite des études relatives au secteur Nord du projet A31bis, un aménagement "qui sera réalisé dans le cadre d'une mise en concession qui s'appuiera sur un système de péage fermé avec des installations permettant le "free flow" [flux libre]". Par ailleurs la commande précise que "le projet s'attachera à respecter un objectif de subvention d'équilibre nulle".

De plus, l'article 1 de la décision ministérielle du 5 janvier 2024 sur le projet confirme ce principe : "Le projet sera poursuivi dans l'hypothèse d'une mise en concession ne nécessitant pas de subvention publique".

Dès lors, un aménagement comprenant la gratuité de la section de l'A31 qui sera aménagée sur place n'est pas une variante du projet, mais correspond bien à un autre projet qui n'est pas celui retenu par l'État à l'issue de la concertation préalable. En d'autres termes, 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.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage a signalé dans sa réponse que d'autres autoroutes urbaines ou péri-urbaines utilisées au quotidien, dans une grande proportion, pour des déplacements "domicile-travail", et soumises à péage, existent en France métropolitaine : une partie du périphérique nord de Lyon, l'A86, l'étoile autoroutière de Toulouse, le tunnel du Prado-Carénage à Marseille, les contournements d'Angers, de Reims et de Strasbourg. Des axes auparavant libres de péage ont également été soumis à péage au moment de l'amélioration de leur niveau de service : l'A63 dans les Landes sur l'itinéraire entre Bordeaux et Bayonne (ex-RN10), l'A64 au sud de Toulouse (ex-RN117), l'A79 dans l'Allier (ex-RN79).

Ainsi, l'évaluation environnementale du projet A31bis ne comprend pas l'analyse des incidences d'un tel projet qui n'est pas une variante de celui étudié ; projet qui ne pourrait trouver son équilibre économique et être réalisé.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

Observation N° **1916.7** commune de Zoufftgen :

La commune souhaite que l'utilisation le tronçon d'autoroute de la sortie ou entrée N° 43 et 44 jusqu'à la frontière soit gratuite afin d'éviter de surcharger les routes secondaires, autrement dit nos villages tel qu'est le cas aujourd'hui.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le lecteur est tout d'abord invité à consulter la réponse produite par le maître d'ouvrage aux Observations N°465.3 et suivantes de la partie B.II.7.1, et N°44.3 et suivantes de la partie B.II.7.3. Ces réponses illustrent l'absence de hausse de trafic sur le réseau secondaire, mais également les mesures de suivi qui peuvent être mises en œuvre sur les itinéraires concurrents pour s'en assurer.

Par ailleurs, le lecteur est également invité à consulter la réponse produite par le maître d'ouvrage aux observations N°67.1 et suivantes de la partie B.II.7.3 concernant la nécessité du péage, y compris sur la section d'A31 entre Thionville et la frontière. La justification du recours à la concession est aussi exposée au §3.1.4 de la pièce B.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observation N° **1957.1** : Actuellement des maires de petites communes, Zoufftgen par exemple, ont déjà pris des arrêtés (j'étais étonné qu'il y ait une base légale) pour interdire le trafic dans leur commune. Donc, le trafic sur le réseau secondaire au Nord de Thionville sera encore plus bouché qu'actuellement (en moyenne une demi-heure pour aller de Hettange-Grande à Frisange).

Réponse du maître d'ouvrage :

Concernant les reports de trafic, le lecteur est invité à consulter la réponse produite par le maître d'ouvrage à l'observation N°465.3 et suivantes de la partie B.II.7.1. Le maître d'ouvrage n'est pas compétent s'agissant de la prise d'arrêtés de restriction de circulation sur le réseau communal.

- Observation N° **2019.1** Speder Christophe :

L'A31 historique repose sur un contrat moral fondamental : lors de sa construction, les maîtres de forges de la famille de Wendel ont cédé gratuitement leurs emprises foncières à l'État à une condition expresse : la gratuité absolue et perpétuelle de l'axe routier pour préserver le pouvoir d'achat des ouvriers lorrains et garantir la fluidité économique de la vallée. L'instauration d'un péage concédé au privé bafoue ce patrimoine historique et social de pleine face.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le lecteur est tout d'abord invité à consulter la réponse produite par le maître d'ouvrage aux Observation N° 1746.6 Dupont, Camille de la partie B.II.7.3 qui rappelle les jalons ayant conduit à retenir ce mode de financement.

Ensuite, l'affirmation de cette observation ne repose sur aucune base légale ou contractuelle existante. Par ailleurs, le projet A31bis secteur Nord ne vise pas à mettre à péage l'A31 historique sans modification, mais bien de répondre à des objectifs de modernisation et d'amélioration de la fluidité pour le trafic transfrontalier (cf. §2.4 de la pièce B).

La mise à péage constitue l'une des conditions de réalisation du projet A31bis secteur Nord, comme mentionné au §3.1.4 de la pièce B. Sur la totalité du secteur Nord du projet A31bis, le principe du recours à la concession a été retenu, avec la mise en place d'un péage en flux libre. Cette solution permet de mobiliser les financements nécessaires à court terme afin de répondre à l'urgence d'agir pour les mobilités au nord de l'échangeur A30/A31 de Richemont, et ainsi permettre la réalisation de l'aménagement dans les meilleurs délais.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observation N° **2065.1** IANNONE Élodie : impact du péage sur les activités économiques du secteur qui seront pénalisées dans leurs déplacements.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet A31bis secteur Nord constitue la réponse du maître d'ouvrage à la saturation actuelle de l'A31 entre l'échangeur A30/A31 de Richemont et la frontière luxembourgeoise. Il vise également une meilleure desserte du territoire, et l'aménagement d'un itinéraire de transit fiable et sécurisé pour préserver le développement économique du territoire (cf. §2.4 de la pièce B). Au sein de la stratégie transfrontalière multimodale et de la préfiguration du service express régional métropolitain (SERM) Lorraine-Luxembourg, l'A31bis secteur Nord est donc une réponse directe et concrète aux difficultés de déplacements rencontrés par les acteurs économiques du territoire et les travailleurs.

Le maître d'ouvrage souligne que plusieurs responsables d'entreprises ont contribué à la présente enquête publique pour souligner l'importance de la réalisation de ce projet pour le développement économique du territoire ainsi que pour l'amélioration des déplacements professionnels et personnels de leur salarié.

Comme le précise le maître d'ouvrage dans le dossier (cf. §2.6 de la pièce F), le niveau du péage n'est pas acté à ce jour, il ne sera en effet connu qu'après l'appel d'offres de concession. Une 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. Il s'agit de l'hypothèse de travail prise en compte dans la modélisation de trafic, dans l'évaluation de la viabilité d'une concession et dans l'évaluation socio-économique du projet.

Les modalités précises du péage (niveau exact, abonnement, modulation horaire...) seront définies après l'enquête publique, si le projet A31bis secteur Nord est déclaré d'utilité publique, dans le cadre de l'appel d'offres de mise en concession.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observation N° **2088** : L'utilisation de l'a31 bis doit être gratuite pour les habitants de Moselle. En revanche, les habitants des autres départements français et surtout les étrangers qui emprunteront cette nouvelle autoroute devront logiquement payer car eux ne sont pas des utilisateurs locaux.

Réponse du maître d'ouvrage :

Un péage autoroutier est une redevance pour service rendu. Or le principe d'égalité devant les charges publiques, dont font partie les redevances pour service rendu, implique qu'à situations semblables il soit fait application de solutions semblables. Dès lors, pour un trajet donné, dans la mesure où il n'existe

pas de différence de situation entre les usagers locaux et les autres usagers qui bénéficient du même service, le principe d'égalité des usagers devant le péage ne permet pas la gratuité pour les usagers locaux pour un trajet payant pour les autres usagers.

Le principe d'égalité devant les charges publiques ne fait pas obstacle à ce que des situations différentes fassent l'objet de solutions différentes. Ainsi le concessionnaire peut proposer des abonnements pour les usagers fréquents avec un tarif dégressif en fonction de la fréquence d'usage de l'autoroute.

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.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observation N° **2158** : Les autoroutes en région Alsace Lorraine sont gratuites un héritage de la guerre obtenue au prix du sang ! Continuons à conserver notre héritage !

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet A31bis secteur Nord constitue une action concrète de préservation et d'amélioration du réseau autoroutier structurant du sillon lorrain. Sa réalisation est indissociable du recours à la mise à péage pour assurer le financement et la réalisation rapide de l'infrastructure (cf. §3.1.4 de la pièce B). Le maître d'ouvrage souligne par ailleurs qu'il existe plusieurs autoroutes concédées en Alsace (A355) et en Lorraine (A4 et A31 au sud de Toul).

Questions

81.3 : Quel prix pour le péage ? Il ne faut pas que ce soit dissuasif ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Comme le précise le maître d'ouvrage dans le dossier (cf. §2.6 de la pièce F), les modalités précises du péage (niveau exact, abonnement, modulation horaire...) seront définies après l'enquête publique, si le projet A31bis secteur Nord est déclaré d'utilité publique, dans le cadre de l'appel d'offres de mise en concession. Une 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. Il s'agit de l'hypothèse de travail prise en compte dans la modélisation de trafic, dans l'évaluation de la viabilité d'une concession et dans l'évaluation socio-économique du projet.

Les niveaux indicatifs du péage dont devront s'acquitter les usagers, aux conditions économiques actuelles, sont fournis au §6.1.2.3 de la pièce B. Le prix du trajet complet de Richemont à la frontière luxembourgeoise est ainsi estimé à moins de 4€ TTC pour un véhicule léger.

Les modalités précises du péage (niveau exact, abonnement, modulation horaire...) seront définies après l'enquête publique, si le projet A31bis secteur Nord est déclaré d'utilité publique, dans le cadre de l'appel d'offres de mise en concession.

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.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

286 Camille Gé : Il ne faut quand même pas oublier que les frontaliers gagnent de l'argent dans un autre pays pour le faire rentrer dans l'économie française... Lorsqu'on sait que 126 600 frontaliers français travaillent au Luxembourg, sur la base de ~75 000 € bruts annuels pour 126 600 frontaliers, la masse salariale totale représenterait environ 9,5 milliards d'euros bruts par an. 9,5 milliards n'est pas suffisant pour financer un projet ?

Réponse du maître d'ouvrage :

La mise à péage constitue l'une des conditions de réalisation du projet A31bis secteur Nord, comme mentionné au §3.1.4 de la pièce B. Sur la totalité du secteur Nord du projet A31bis, le principe du recours à la concession a été retenu, avec la mise en place d'un péage en flux libre. Cette solution permet de mobiliser les financements nécessaires à court terme afin de répondre à l'urgence d'agir pour les mobilités au nord de l'échangeur A30/A31 de Richemont, et ainsi permettre la réalisation de l'aménagement dans les meilleurs délais, sans utilisation de financements publics.

La masse salariale brute annuelle des salariés frontaliers et une donnée incomparable avec la capacité de financement de la puissance publique à plusieurs égards.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

290 : Où est placé le péage ? En tant qu'habitant de l'agglomération devront nous payer pour aller faire nos courses au Linkling si on passe comme aujourd'hui par l'autoroute ?

Réponse du maître d'ouvrage :

La localisation et le type de péage sont décrits au §6.1 de la pièce B, et les cartes sont reproduites au §3 de la pièce C. L'usage de l'autoroute A30 sur sa section incluse dans le périmètre du projet A31bis secteur Nord, soit entre le nœud de Richemont et l'échangeur de Sainte-Agathe, et de l'actuelle autoroute A31 en traversée de Thionville, demeureront libre de péage. L'accès au Linkling sera payant si l'accès s'effectue depuis le Luxembourg jusqu'au nord de Thionville, l'autoroute A31 étant mise à péage sur cette section.

351 Jean-Paul Arnould : Le document accompagnant l'enquête publique n'est pas clair sur les zones soumises à péage. Est-ce que vous pouvez confirmer ma compréhension, à savoir que la zone allant de l'échangeur de l'Etoile jusqu'à la frontière luxembourgeoise sera elle-aussi soumise à péage ?

Réponse du maître d'ouvrage :

La localisation et le type de péage sont décrits au §6.1 de la pièce B, et les cartes sont reproduites au §3 de la pièce C.

Dans le cadre du projet A31bis secteur Nord, la section de l'autoroute A30 incluse dans le périmètre du projet (et de la concession) demeure gratuite (cf. §2.6 de la pièce F). Seules les sections comprises entre le nord du nœud sud (liaison entre l'A30 et le nouveau contournement de Thionville, échangeur n°2b de l'A30 actuelle) et la frontière luxembourgeoise seront soumises à péages. Aucun péage ne sera en

revanche payé par les usagers de la section élargie de l'A30, bien que cette dernière soit comprise dans le périmètre de la concession. Les coûts d'élargissement de l'A30 seront ainsi supportés par les usagers du nouveau contournement de Thionville. En effet, les usagers de l'A30 qui n'emprunteraient pas le nouveau tronçon ne bénéficient pas d'amélioration notable de leurs conditions de déplacement du fait du projet A31bis : l'élargissement de l'A30 est en effet motivé par la mise en place du nouveau contournement de Thionville.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

428.3 : Par ailleurs, nous n'avons aucune information sur le début de la zone à péage

Réponse du maître d'ouvrage :

La localisation et le type de péage sont décrits au §6.1 de la pièce B, et les cartes sont reproduites au §3 de la pièce C.

Dans le cadre du projet A31bis secteur Nord, la section de l'autoroute A30 incluse dans le périmètre du projet (et de la concession) demeure gratuite (cf. §2.6 de la pièce F). Seules les sections comprises entre le nord du nœud sud (liaison entre l'A30 et le nouveau contournement de Thionville, échangeur n°2b de l'A30 actuelle) et la frontière luxembourgeoise seront soumises à péages. Aucun péage ne sera en revanche payé par les usagers de la section élargie de l'A30, bien que cette dernière soit comprise dans le périmètre de la concession. Les coûts d'élargissement de l'A30 seront ainsi supportés par les usagers du nouveau contournement de Thionville. En effet, les usagers de l'A30 qui n'emprunteraient pas le nouveau tronçon ne bénéficient pas d'amélioration notable de leurs conditions de déplacement du fait du projet A31bis : l'élargissement de l'A30 est en effet motivé par la mise en place du nouveau contournement de Thionville.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

464 FROCHOT Emmanuel : « La réalisation d'un tunnel pour éviter Thionville me semble très intéressant. Par contre, instituer un péage à flux libre me semble le plus mauvais choix. Afin de réduire le trafic dans Thionville, il faut obliger les gens à passer par le tunnel mais pas leur soutirer des sous pour l'emprunter. Prenez exemple sur le tunnel de Bregenz en Autriche. Dès sa mise en libre circulation (2019), tous les usagers qui passaient par la ville pour éviter la souscription d'une vignette pour faire 10 km ont changé de mode de déplacement en empruntant le tunnel. Voilà un bon exemple de choix efficace pour atteindre les buts souhaités ». Que pouvez-vous dire de cet exemple ?

Réponse du maître d'ouvrage :

La réalisation du projet A31bis secteur Nord est indissociable de la mise en place d'un péage sur l'infrastructure. Comme développé dans le §3.1.4 de la pièce B, 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. C'est pourquoi une contribution de l'utilisateur via un péage est envisagée pour supporter le coût du projet.

Par ailleurs, le projet A31bis secteur Nord inclut un traitement de la traversée de Thionville qui vise à y réduire le trafic de transit au profit du nouveau contournement ouest : interdiction de la circulation des poids lourds en transit et limitation de vitesse à 90 km/h (cf. §2.9 de la pièce B).

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

474 : Il serait plus judicieux de laisser l'A31bis gratuite, mais de faire payer des "fast-track" comme dans d'autres pays.

Réponse du maître d'ouvrage :

La réalisation du projet A31bis secteur Nord est indissociable de la mise en place d'un péage sur l'infrastructure. Comme développé dans le §3.1.4 de la pièce B, 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. C'est pourquoi une contribution de l'utilisateur via un péage est envisagée pour supporter le coût du projet.

Le projet ne prévoit pas la réalisation d'une infrastructure dédiée parallèle à l'autoroute existante, en dehors du contournement de Thionville, qui vise à retirer le trafic de transit de la traversée, qui ne peut être aménagée sur place (cf. §3.1.3 de la pièce B). Il constitue en grande partie un aménagement sur place, à 2x3 voies, des sections des actuelles autoroutes A30 (sur 4 km) et A31 (sur 12 km) incluses dans le périmètre du projet (cf. §2.1.2 de la pièce B).

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

493.1 Ehret Stéphane : Pourquoi ne pas faire l'autoroute gratuite pour les gens locaux qui la prennent chaque jour et payante pour les autres ?

Réponse du maître d'ouvrage :

L'équilibre du projet A31bis secteur Nord se fonde sur la perception d'un péage auprès de l'ensemble des usagers de l'autoroute, dont le trafic transfrontalier, sur le contournement ouest de Thionville et l'autoroute A31 entre le point d'échange n°42 et la frontière luxembourgeoise (cf. description du péage §6.1 de la pièce B et cartes §3 de la pièce C).

Les modalités précises du péage (niveau exact, abonnement, modulation horaire...) seront définies après la présente enquête publique, si le projet A31bis secteur Nord est déclaré d'utilité publique, dans le cadre de l'appel d'offres de mise en concession.

Un péage autoroutier est une redevance pour service rendu. Or le principe d'égalité devant les charges publiques, dont font partie les redevances pour service rendu, implique qu'à situations semblables il soit fait application de solutions semblables. Dès lors, pour un trajet donné, dans la mesure où il n'existe pas de différence de situation entre les usagers locaux et les autres usagers qui bénéficient du même service, le principe d'égalité des usagers devant le péage ne permet pas la gratuité pour les usagers locaux pour un trajet payant pour les autres usagers.

Le principe d'égalité devant les charges publiques ne fait pas obstacle à ce que des situations différentes fassent l'objet de solutions différentes. Ainsi le concessionnaire peut proposer des abonnements pour les usagers fréquents avec un tarif dégressif en fonction de la fréquence d'usage de l'autoroute.

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.

*Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.*

571 : Pourquoi annoncer un péage à 3,88 € alors que ça ne sera pas 3,88 € ? Ces 3,88 € pour l'A31bis proviennent des estimations financières de l'État (DREAL Grand Est) intégrées au dossier d'enquête publique. Ce montant correspond au calcul précis nécessaire pour équilibrer le modèle économique de la future concession privée, sans injection de subventions publiques supplémentaires. Ce tarif précis s'explique par la décomposition de deux projets distincts sur le secteur Nord :

1. La division mathématique du tracé. Le montant de 3,88 € pour un véhicule léger est en réalité l'addition de deux sections payantes distinctes : 1,91 € pour financer le contournement de Thionville (notamment le coûteux passage en tunnel à Florange). 1,97 € pour financer l'élargissement à 2x3 voies du tronçon situé entre Thionville et la frontière luxembourgeoise.

2. Le choix de la concession privée. Initialement, les premières réunions publiques et les dossiers de concertation de 2022 évoquaient un tarif « arrondi » d'environ 4,00 €. L'État a fait le choix de ne pas financer directement ce chantier estimé à plus d'un milliard d'euros pour sa seule section nord. Il va donc confier la construction et l'exploitation à un concessionnaire privé. Le chiffre précis de 3,88 € est le résultat des modélisations de rentabilité pour ce concessionnaire.

3. Un péage « virtuel » en flux libre. L'infrastructure ne comportera aucune barrière physique pour éviter de créer des bouchons supplémentaires sur cet axe transfrontalier déjà saturé. L'idée est d'installer un péage en flux libre, où des portiques dotés de caméras scanneront les plaques d'immatriculation ou les badges de télépéage.

Ce montant de 3,88 € est basé sur des conditions économiques figées lors des études de l'enquête publique. Le tarif réel final dépendra de l'inflation d'ici la mise en service (horizon 2030) et des offres finales des entreprises candidates à la concession. Les offres des candidats à la concession ne sont pas connues, alors ça ne sera pas 3,88 €.

Pourquoi annoncer 3,88 € alors que ça ne sera pas 3,88 € ?

Réponse du maître d'ouvrage :

L'équilibre du projet A31bis secteur Nord se fonde sur la perception d'un péage sur le contournement ouest de Thionville et l'autoroute A31 entre le point d'échange n°42 et la frontière luxembourgeoise (cf. description du péage §6.1 de la pièce B et cartes §3 de la pièce C).

Comme le précise bien le maître d'ouvrage dans le dossier (cf. §2.6 de la pièce F), le niveau du péage n'est pas acté à ce jour, il ne sera en effet connu qu'après l'appel d'offres de concession. Une 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. Il s'agit de l'hypothèse de travail prise en compte dans la modélisation de trafic, dans l'évaluation de la viabilité d'une concession et dans l'évaluation socio-économique du projet.

Les modalités précises du péage (niveau exact, abonnement, modulation horaire...) seront définies après la présente enquête publique, si le projet A31bis secteur Nord est déclaré d'utilité publique, dans le cadre de l'appel d'offres de mise en concession.

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.

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

608 : L'évaluation socio-économique modélise-t-elle l'impact différencié du péage sur les ménages non-frontaliers à revenus modestes par rapport aux travailleurs frontaliers à hauts revenus, quelle est l'estimation du trafic reporté sur les voiries communales et départementales en cas d'évitement du péage par les usagers, et la conformité du dispositif tarifaire envisagé avec la directive Eurovignette 2022/362/UE a-t-elle été vérifiée par les services juridiques du maître d'ouvrage ?

Réponse du maître d'ouvrage :

L'évaluation socio-économique du projet A31bis secteur Nord tient compte de la différence de revenus, et donc de la disposition de chaque usager à payer pour gagner du temps, en fonction de la distance parcourue, et en identifiant spécifiquement les travailleurs frontaliers, et pour les poids lourds. La valeur du temps retenue pour les frontaliers découle directement d'une enquête de préférence déclarée réalisée début 2021 (cf. §2.3.6.8 de la pièce F). Le choix, modélisé, d'utiliser ou non l'autoroute dépend ainsi de cette valeur du temps. Le niveau indicatif du péage a été ensuite déterminé pour l'ensemble des usagers de l'autoroute, afin d'assurer l'équilibre du projet sans subvention d'équilibre. Les dispositions tarifaires précises seront déterminées lors de l'appel d'offres de la concession. Celles-ci seront conformes au droit européen et national alors en vigueur.

Concernant les reports de trafic, le lecteur est invité à consulter la réponse produite par le maître d'ouvrage à l'observation N° **1916.7**, ci-dessus.

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

742 : Est ce qu'il y aura un tarif soirée ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Les modalités précises du péage (niveau exact, abonnement, modulation horaire...) seront définies après la présente enquête publique, si le projet A31bis secteur Nord est déclaré d'utilité publique, dans le cadre de l'appel d'offres de mise en concession.

Compte-tenu des enjeux liés aux déplacements pendulaires sur l'axe, l'État incitera les candidats à l'appel d'offres à proposer une modulation horaire des péages ; le prix du péage pouvant alors varier en fonction de l'heure de la journée. Ces modalités ont par exemple été mises en place sur le Contournement Ouest de Strasbourg.

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note. La possibilité de moduler les tarifs est positive.

985.3 MOSSON Jeremy : Le problème ne venant pas que des voitures mais proviendra aussi des véhicules de transport de marchandises qui ne voudront pas payer surtout pour un détour dérisoire en terme de temps.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet A31bis secteur Nord prévoit l'interdiction de circulation pour les poids lourds en transit dans la traversée de Thionville par l'A31 actuelle (cf. §2.9 de la pièce B). Ainsi, seuls les poids lourds assurant une desserte locale seront autorisés à emprunter la traversée de Thionville.

Le tableau suivant récapitule le trafic poids lourd estimé en traversée de Thionville, en 2030 et en 2050, avec et sans réalisation du projet A31bis secteur Nord, et donc du contournement ouest de Thionville. Le projet entraîne une baisse de plus de 50% du trafic des poids lourds en traversée de Thionville aux horizons 2030 et 2050.

	Trafic PL sans A31bis		Trafic PL avec A31bis	
	Traversée de Thionville (A31)	Contournement ouest de Thionville (A31bis)	Traversée de Thionville (A31)	Contournement ouest de Thionville (A31bis)
Horizon 2030	6400 <i>(fig.76 pièce F)</i>	-	2990 <i>(fig.101 pièce F)</i>	5610 <i>(fig.101 pièce F)</i>
Horizon 2050	6600 <i>(fig.78 pièce F)</i>	-	3100 <i>(fig.103 pièce F)</i>	5720 <i>(fig.103 pièce F)</i>

1070.9 ZMYSLOWSKI Guillaume : Le tarif envisagé est de 4 euros par trajet, soit 8 euros aller-retour. Pour un travailleur frontalier effectuant ce trajet quotidiennement, sur une base de 220 jours travaillés dans l'année, cela représente une charge annuelle d'environ 1 760 euros, sans que des alternatives crédibles et accessibles ne soient proposées en contrepartie. Cette situation est d'autant plus préoccupante que les travailleurs frontaliers n'ont souvent pas d'autre choix que la voiture, faute d'une offre suffisante en transports en commun transfrontaliers. Les opposants au projet soulèvent également le risque d'un report du trafic vers les routes départementales, ce qui aggraverait les conditions de circulation dans les communes traversées sans résoudre le problème de fond. Il paraît enfin peu équitable qu'un projet présenté comme une réponse aux besoins de mobilité des frontaliers soit financé presque exclusivement par ces mêmes usagers, via une concession privée, sans contribution significative du Grand-Duché de Luxembourg, qui est pourtant le premier bénéficiaire économique de ces flux de travailleurs.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet A31bis secteur Nord constitue l'une, mais pas la seule, réponse aux enjeux de mobilité croissants entre le nord Lorraine et le Luxembourg. En effet, le projet A31bis constitue une des briques de la stratégie globale de gestion des mobilités du territoire, co-élaborée par le Luxembourg et la France. Ainsi, comme décrit au §2.1 de la pièce B, la préfiguration du projet de SERM Lorraine-Luxembourg permettra d'aboutir dès la fin de l'année à un scénario d'amélioration de l'offre de mobilités pour l'horizon 2040. D'autre part, les deux pays et la région Grand Est réalisent le futur schéma de mobilité transfrontalière dont les conclusions seront rendues au 1^{er} semestre 2026. Ce schéma permettra d'amplifier l'ambition de l'accord de 2018 de façon à compléter de manière cohérente le saut d'offres ferroviaires avec des projets dans le domaine routier (voies réservées aux cars, nouvelles lignes de bus, parking-relais).

Les projets réalisés ou prévus dans le cadre de cette coopération transfrontalière sont décrits §2.2.2 de la pièce B. Ils visent à offrir des alternatives à la voiture individuelle pour les déplacements, en particulier pour les déplacements frontaliers.

L'élargissement sur place, au nord, de l'A31 dans le cadre du projet A31bis secteur Nord permettra la création de voies réservées aux transports en commun sur la bande d'arrêt d'urgence, afin de garantir une hausse des

fréquences et un temps de parcours fiable aux lignes de car transfrontalières existantes ou qui vont être développées.

Concernant les reports de trafic, le lecteur est invité à consulter la réponse produite par le maître d'ouvrage à l'observation N° 1916.7, ci-dessus ainsi que les résultats des études de trafic (cf. §3.2.2 de la pièce F) qui fournissent les estimations de variation du trafic sur les principaux axes du réseau secondaire entre la situation avec le projet A31bis et la situation sans le projet A31bis.

La mise en concession fait partie du projet A31bis secteur Nord. Les éléments justifiant le recours à la mise en concession figurent au §3.1.4 et au §6.1.2 de la pièce B du dossier d'enquête. Comme mentionné au §1.5.3 de la pièce F, le financement du projet se base sur une subvention d'équilibre nulle de la puissance publique. Une participation du Luxembourg au projet A31bis secteur Nord n'est donc pas envisagée. Toutefois, le Grand-Duché de Luxembourg participe financièrement, à parité avec la partie française, à l'ensemble des opérations d'amélioration de la ligne ferroviaire Metz – Thionville – Luxembourg.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

1291.1 : quel coût pour un trajet Metz-Luxembourg avec le projet ?

Réponse du maître d'ouvrage :

L'équilibre du projet A31bis secteur Nord se fonde sur la perception d'un péage sur le contournement ouest de Thionville et l'autoroute A31 entre le point d'échange n°42 et la frontière luxembourgeoise (cf. description du péage §6.1 de la pièce B et cartes §3 de la pièce C).

Comme le précise bien le maître d'ouvrage dans le dossier (cf. §2.6 de la pièce F), le niveau du péage n'est pas acté à ce jour, il ne sera en effet connu qu'après l'appel d'offres de concession. Une 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 coût indicatif d'un trajet entre Metz et la frontière luxembourgeoise s'élève à 3.88 € TTC aux conditions économiques actuelles (cf. §6.1.2.3 de la pièce B). Il s'agit de l'hypothèse de travail prise en compte dans la modélisation de trafic, dans l'évaluation de la viabilité d'une concession et dans l'évaluation socio-économique du projet. Les montants définitifs seront établis après remise des offres des candidats à la concession.

Les modalités précises du péage (niveau exact, abonnement, modulation horaire...) seront définies après la présente enquête publique, si le projet A31bis secteur Nord est déclaré d'utilité publique, dans le cadre de l'appel d'offres de mise en concession.

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.

1294.2 JODER DOMINIQUE : prévoir une concession limitée dans le temps afin de revenir à la gratuité actuelle, sauf pour les poids lourds. Péage réduit ou supprimé en cas d'entrave à la circulation.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'équilibre du projet A31bis secteur Nord se fonde sur la perception d'un péage sur le contournement ouest de Thionville et l'autoroute A31 entre le point d'échange n°42 et la frontière luxembourgeoise (cf. description du péage §6.1 de la pièce B et cartes §3 de la pièce C).

Une concession est un contrat dont la durée est limitée dans le temps. La durée de la concession fait l'objet d'une question spécifique de la commission. La réponse du maître d'ouvrage figure en partie D du présent mémoire en réponse.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

1296.2 Schroer Julien : Si par malheur, péage, ne serait-il pas possible de rendre le samedi et le dimanche gratuits pour ne pas trop pénaliser les riverains pour qu'ils puissent aller faire leurs courses à Thionville ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Les modalités précises du péage (niveau exact, abonnement, modulation horaire...) seront définies après la présente enquête publique, si le projet A31bis secteur Nord est déclaré d'utilité publique, dans le cadre de l'appel d'offres de mise en concession.

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.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

1472 Brosse Guillaume, **2276.3** Muller David : En tant que riverain de Zoufftgen, nous estimons que nous devrions être exonérés du prix du péage sur le trajet vers/depuis Thionville afin de pouvoir accéder aux commerces et services de l'état (préfecture...). Pour devoir éviter ce péage, nous devrions traverser Hettange grande, et aggraver le trafic urbain.

Réponse du maître d'ouvrage :

Sur le périmètre du projet A31bis secteur Nord (cf. description du péage §6.1 de la pièce B et cartes §3 de la pièce C), les sections comprises entre le nord du nœud sud (liaison entre l'A30 et le nouveau contournement de Thionville, échangeur n°2b de l'A30 actuelle) et la frontière luxembourgeoise seront soumises à péages. Aucun péage ne sera en revanche payé par les usagers de la section élargie de l'A30, bien que cette dernière soit comprise dans le périmètre de la concession. Les coûts d'élargissement de l'A30 seront ainsi supportés par les usagers du nouveau contournement de Thionville. En effet, les usagers de l'A30 qui n'emprunteraient pas le nouveau tronçon ne bénéficient pas d'amélioration notable de leurs conditions de déplacement du fait du projet A31bis : l'élargissement de l'A30 est en effet motivé par la mise en place du nouveau contournement de Thionville (cf. §2.6 de la pièce F).

Les modalités précises du péage (niveau exact, abonnement, modulation horaire...) seront définies après la présente enquête publique, si le projet A31bis secteur Nord est déclaré d'utilité publique, dans le cadre de l'appel d'offres de mise en concession.

Un péage autoroutier est une redevance pour service rendu. Or le principe d'égalité devant les charges publiques, dont font partie les redevances pour service rendu, implique qu'à situations semblables il soit fait application de solutions semblables. Dès lors, pour un trajet donné, dans la mesure où il n'existe pas de différence de situation entre les usagers locaux et les autres usagers qui bénéficient du même service, le principe d'égalité des usagers devant le péage ne permet pas la gratuité pour les usagers locaux pour un trajet payant pour les autres usagers.

Le principe d'égalité devant les charges publiques ne fait pas obstacle à ce que des situations différentes fassent l'objet de solutions différentes. Ainsi le concessionnaire peut proposer des abonnements pour les usagers fréquents avec un tarif dégressif en fonction de la fréquence d'usage de l'autoroute.

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.

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

1686.5 : Sur la tarification de cette A31bis, à ce stade personne ne sait vraiment, on nous parle de 4€ mais aucune certitude, si le chantier prend du retard ou qu'un imprévu arrive qui nous dit que le tarif ne va pas doubler.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'équilibre du projet A31bis secteur Nord se fonde sur la perception d'un péage sur le contournement ouest de Thionville et l'autoroute A31 entre le point d'échange n°42 et la frontière luxembourgeoise (cf. description du péage §6.1 de la pièce B et cartes §3 de la pièce C).

Comme le précise bien le maître d'ouvrage dans le dossier (cf. §2.6 de la pièce F), le niveau du péage n'est pas acté à ce jour, il ne sera en effet connu qu'après l'appel d'offres de concession. Une 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 coût indicatif d'un trajet entre Metz et la frontière luxembourgeoise s'élève à 3.88 € TTC aux conditions économiques actuelles (cf. §6.1.2.3 de la pièce B). Il s'agit de l'hypothèse de travail prise en compte dans la modélisation de trafic, dans l'évaluation de la viabilité d'une concession et dans l'évaluation socio-économique du projet. Les montants définitifs seront établis après remise des offres des candidats à la concession.

Les modalités précises du péage (niveau exact, abonnement, modulation horaire...) seront définies après la présente enquête publique, si le projet A31bis secteur Nord est déclaré d'utilité publique, dans le cadre de l'appel d'offres de mise en concession.

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.

Par ailleurs, l'attribution du contrat de concession de l'autoroute A31bis secteur Nord se fera par un appel d'offres de concession, selon les règles du code de la commande publique. Lors de l'élaboration de leurs offres, les soumissionnaires déterminent librement et à leurs risques et périls les hypothèses

retenues, c'est-à-dire principalement, l'estimation du montant des dépenses liées à la construction de l'infrastructure ainsi que les hypothèses de fréquentation de l'autoroute associées au niveau de tarif proposé. Les hypothèses d'évolution annuelle des tarifs sont en outre strictement encadrées par le contrat de concession. Dès lors, une fois le contrat de concession entré en vigueur, le concessionnaire supporte 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.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

1891.4 Mouraux Jean-Paul Martine : il est spécifié que le maître d'ouvrage poursuit encore l'examen des mesures destinées à limiter le report du trafic sur les réseaux secondaires. Autrement dit, les abonnements et modulations tarifaires ne semblent pas totalement arrêtés et les mesures contre le trafic de report ne sont pas définis. L'évaluation des impacts est-elle suffisamment stabilisée alors que le système économique du péage et les mesures anti-report ne sont pas définitivement connus ?

Réponse du maître d'ouvrage :

L'équilibre du projet A31bis secteur Nord se fonde sur la perception d'un péage sur le contournement ouest de Thionville et l'autoroute A31 entre le point d'échange n°42 et la frontière luxembourgeoise (cf. description du péage §6.1 de la pièce B et cartes §3 de la pièce C). L'évaluation socio-économique (pièce F) a fait l'objet de tests de stress macro-économique (cf. §3.3.5 de la pièce F) et de tests de sensibilité pour les risques non systémiques (cf. §3.3.6 de la pièce F). En particulier, des tests sur les montants des péages ont été réalisés, et concluent que la rentabilité socio-économique du projet n'est pas significativement sensible au montant du péage (cf. §3.3.6.2 de la pièce F).

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

2109.1 : L'autoroute serait payante, alors que 9,8 % de la population française vit sous le seuil de pauvreté. Plus précisément, dans le Grand Est, 7,9 % de la population vit dans le halo de pauvreté, selon les données de l'INSEE. Croyez-vous réellement que cette autoroute sera empruntée ?

Réponse du maître d'ouvrage :

L'équilibre du projet A31bis secteur Nord se fonde sur la perception d'un péage sur le contournement ouest de Thionville et l'autoroute A31 entre le point d'échange n°42 et la frontière luxembourgeoise (cf. description du péage §6.1 de la pièce B et cartes §3 de la pièce C). L'évaluation socio-économique (pièce F) a fait l'objet de tests de stress macro-économique (cf. §3.3.5 de la pièce F) et de tests de sensibilité pour les risques non systémiques (cf. §3.3.6 de la pièce F). En particulier, des tests sur les montants des péages ont été réalisés, et concluent que la rentabilité socio-économique du projet n'est pas significativement sensible au montant du péage (cf. §3.3.6.2 de la pièce F). Les modélisations de trafic prennent en compte la mise en place d'un péage.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

2195.2 Aubertin Serge : Pourquoi un péage inadmissible alors que la mise à trois voies de l'axe Metz - Nancy, moins fréquenté, et faisant partie de la même autoroute est entièrement subventionné ?

Quelle est la part de la communauté Européenne dans le financement de ce projet puisque ce problème concerne une grosse partie des pays la composant ?

Pourquoi sommes-nous contraints de payer pour cet axe alors que la majorité des personnes concernées sont des travailleurs frontaliers qui ne paient même pas d'impôts en France. Ou se situe leur participation ?

Réponse du maître d'ouvrage :

L'aménagement du secteur Centre du projet A31bis (cf. §2.1.3 de la pièce B), qui consiste à ce stade à l'élargissement à 2x3 voies de l'autoroute A31 entre Bouxières-aux-Dames au nord de Nancy (point d'échange n°23) et Augny au sud de Metz (point d'échange n°30a), est sous maîtrise d'ouvrage de la région Grand Est, décisionnaire en matière de financement de cet aménagement. Les études se poursuivent et celui-ci ne fait pas l'objet de la présente enquête publique.

L'éventualité d'un financement public du projet A31bis secteur Nord fait l'objet d'une question de la commission d'enquête. La réponse du maître d'ouvrage figure à la partie D du présent mémoire en réponse. Le projet A31bis secteur Nord ne pourrait être réalisé sans le moyen de la concession (cf. §3.1.4 de la pièce B).

L'Union européenne ne participe pas au financement du projet A31bis secteur Nord, celui-ci étant intégralement financé par le péage, avec une subvention d'équilibre nulle de la puissance publique (cf. §1.5.3 de la pièce F).

L'ensemble des usagers de l'autoroute A31bis secteur Nord, dont les travailleurs frontaliers, participeront au financement de l'infrastructure lorsqu'ils s'acquitteront du péage, indépendamment de leur résidence fiscale.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

2210 : Il n'y a aucune route adaptée à une circulation gratuite, il me semblait que c'était obligatoire pour y mettre un tronçon payant.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le réseau routier local demeurera libre de péage, notamment la RD653, parallèle à l'autoroute A31 au nord de Thionville. La section actuelle de l'A31 en traversée de Thionville demeurera également libre de péage.

Seul le projet A31bis secteur Nord sera soumis à péage, dans le périmètre décrit §6.1 de la pièce B et représenté sur les cartes §3 de la pièce C. Ainsi, l'autoroute A30 demeure libre de péage, y compris sur sa section incluse dans la concession.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

2024.7 Philippe Xavier : Évaluer précisément l'impact sur le réseau secondaire du passage d'une A31 gratuite à une A31bis payante sur le secteur Nord, notamment en terme de volume de trafic routier, de sécurité et de nuisances pour les riverains (sonores par exemple).

Étudier la mise en place de mesures tarifaires adaptées, telles que des tarifs réduits ou des abonnements spécifiques pour les usagers locaux (habitants du secteur, travailleurs frontaliers), afin de les encourager au maximum à emprunter l'autoroute et limiter le report de trafic et nuisances sur le réseau secondaires.

Prévoir des dispositifs d'accompagnement ou compensatoire pour les communes concernées, comme Entringe, incluant un soutien financier aux aménagements nécessaires du réseau secondaire (exemples : sécurisation des abords des écoles et des arrêts de bus, ralentisseurs, zone à 30 km/h, feux de circulation, etc..), afin de gérer les flux induits par l'évitement du péage.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les dispositions tarifaires précises seront déterminées lors de l'appel d'offres de la concession. Celles-ci seront conformes au droit européen et national alors en vigueur.

Concernant les reports de trafic, les études de trafic (cf. §3.2.2 de la pièce F) fournissent les estimations de variation du trafic sur les principaux axes du réseau secondaire entre la situation avec le projet A31bis et la situation sans le projet A31bis.

En période de pointe du matin (PPM, 05h-09h), en 2030, dans la situation avec le projet :

- -5% sur la RD1 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -5% à -10% sur la RD653 selon les sections, dans le sens de pointe ;
- -6% sur la RD58 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -5% sur la RD59 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -4% sur la RD16 dans le sens de pointe.

En période de pointe du soir (PPS, 15h-19h), en 2030, dans la situation avec le projet :

- -3% sur la RD1 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -4% sur la RD653 à la frontière, dans le sens de pointe ;
- -3% sur la RD58 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -2% sur la RD59 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -3% sur la RD16 dans le sens de pointe.

La période creuse correspond de fait aux périodes 00h-05h, 09h-15h, et 15h-24h (minuit).

Concernant les reports de trafic, le projet fait également significativement baisser le trafic sur les axes autoroutiers concurrents, dont :

- L'autoroute A31 en traversée de Thionville : 76 800 véhicules par jour (deux sens confondus) en 2030 sans le projet, contre 65 340 avec le projet, soit -11 500 véhicules par jour, ce qui constitue une baisse de -15% ;
- L'autoroute A30 à l'ouest de l'échangeur de Sainte-Agathe qui traverse des zones urbanisées : -10%.

En période creuse, les études montrent une recharge, modeste en nombre de véhicules, du réseau secondaire. Cette observation implique, lors de la phase de mise en concession, de rechercher à tirer les éventuels bénéfices d'une potentielle modulation du péage afin de limiter les reports de trafic. En effet, le code de la voirie routière autorise la modulation des tarifs de péage pour tenir compte de l'intensité du trafic, en fonction du moment de la journée, du jour de la semaine ou de la période de l'année, si elle est justifiée par un objectif de résorption de la congestion du trafic ou pour favoriser l'utilisation optimale de l'infrastructure.

Les résultats plus détaillés des études de trafic sont à retrouver au §3.2.2 de la pièce F (Effets du projet sur les niveaux de trafic).

Les flux d'évitement du péage seront donc très limités, pendant les heures creuses, et les probables modulations du péage y apportant réponse. Des aménagements de voirie sont d'ores et déjà prévus par les collectivités en charge du réseau secondaire, en lien notamment avec le développement des bus à haut niveau de service.

En effet, conformément à l'article 6 de la décision ministérielle du 5 janvier 2024, le maître d'ouvrage poursuit l'examen des mesures susceptibles d'accompagner la mise à péage et de limiter le report de trafic sur le réseau secondaire, y compris en termes de dispositifs d'abonnement ou de modulation horaire des péages, et l'utilisation de la traversée de Thionville par les trafics de transit au moyen de réaménagements et de réductions de vitesse adaptées. Dans le cadre du projet A31bis secteur Nord, la circulation des poids lourds en transit sera interdite et la vitesse maximale autorisée réduite à 90 km/h sur la traversée de Thionville par l'actuelle A31.

De façon générale, les modalités précises du péage (niveau exact, abonnement, modulation horaire...) seront définies après la présente enquête publique, si le projet A31bis secteur Nord est déclaré d'utilité publique, dans le cadre de l'appel d'offres de mise en concession.

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

2238.7 collectif Entrange : Y aura-t-il des tarifs préférentiels pour les habitants des villages jouxtant l'autoroute ? Un tarif de 0,93€ par trajet est annoncé pour Entrange, soit ± 37€.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les modalités précises du péage (niveau exact, abonnement, modulation horaire...) seront définies après la présente enquête publique, si le projet A31bis secteur Nord est déclaré d'utilité publique, dans le cadre de l'appel d'offres de mise en concession.

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.

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

II.8 Thème CONSOMMATION FONCIÈRE

-Observations N° **13, 22.4** Paysage de France, **35.1, 39.2** M Dumitru, **47.3, 63, 121.8, 124.2, 152.5, 153.2, 166.9** M P Tarillon, **171.1, 182.2, 183.3, 215.1** M S Richert, **223.3** M M Chavanel, **225.6** Mme MT Chavanel, **242.8, 251.7, 268.2, 277.5, 299.1** M N Dumont, **339.6** Mme M Schneider, **371.3, 402.5** M A Mauffrey, **403.4, 405.2, 407.4** Mme J Mangili, **430.2** M A Wagenheim, **451.6** Groupe National de Surveillance des arbres, **456.1** M A D'agostini, **466.1, 475.3** Mme S Lasky, **551.1** M B Dessauvages, **569.1, 630.2, 637.5** Mme Cindy, **638.4** M A Morhange, **639.3** M M Kuhn, **656.1** Mme Camille, **688.1** M Cesare, **707.1** M A Beau, **720.1, 725.3** Mme Elsa, **759.3** Mme Z Soudani, **788.5** M Mathieux, **810.2** M J Jaddaoui, **818.6** M A Pointel, **916.1, 918.3, 922.3, 952.2, 963.2, 978.2, 1010.2, 1031.1, 1048.5, 1070.1** M G Zmyslowski, **1077.4, 1126.4** M C Studer, **1138.8** Mme C Leduc, **1139.4** M B Taton, **1169.2, 1173.8** M P Wernain, **1178.4** Mme S Farghaly, **1232.2** M JM Naudy, **1236.1** M E Grypczynski, **1242.3, 1268.4, 1272.2** Mme C Schmitt, **1287.4** M B Duchene, **1300.1, 1306.3, 1310.3, 1317.11** M Anthony, **1319.4** M Gérard,

1326.2 Mme J Storti, **1350.1** M B Pain, **1354.1**, **1356** Mme C Kervella, **1357.2**, **1364.1** M Patrick, **1382.1** M J Mauras, **1389.4** Mme M Gonigam, **1411.5** M F Lacour, **1441.2** Mme C Noel, **1447.2** Mme C Renault, **1453.4**, **1457** M M Repellin, **1458.1** Mme J Lardé, **1461.1** M D Leclerc, **1466.2**, **1468.2** M R Laumesfeid, **1471.2** Mme I Brzezianski, **1488.2**, **1508.5** M S Collado, **1511.2** Mme F Oudoin, **1517.5**. M F Taix, **1542.1**, **1544**, **1547.2** Mme M Bozzi, **1554.2** Mme A Bauche, **1557.1** M N Neiertz, **1561.2** M D Queyrel, **1569.2**, **1572.2**, **1589.2** M P Bigaré, **1593.5**, **1594.3**, **1606.3** Mme L Dumontet, **1607.2** Mme F Lafay, **1632.2** Mme P Girard, **1657.3**, **1682.3** M P Meurant, **1686.2**, **1691.2** M E Prud'homme, **1698.4** les Amis de la Terre, **1718.2** M E Nicolas, **1723.5** M A Piccininno, **1724.3** Mme M Casulli, **1727.1** MD Fouchard, **1760.1**, **1763.8** Mme A Claude, **1766**, **1769.1** Mme G Switka, **1770.1** Mme Clara B, **1786.5**, **1793.1**, **1814.2**, **1817.3**, **1851.3**, **1858.1**, **1867.5** Mme S Marotel, **1869.4** M D Spediacci, **1871.1** Mme I Theis, **1900.5** Mme A Hotton, **1918.3** AGDT57, **1946.4**, **1950.3**, **1953.3**, **1964.4** Mme C Samery, **1993.1**, **2005.7** M L Woeltz, **2007.1** Mme M Panot, **2022.2** M E Duviviers, **2052.4**, **2061.4** Mme A Humbert, **2065.5** Mme É Iannone, **2070.1** Mme E Talarczyk, **2071.7** M J Wendenbaum, **2072.3**, **2093.4** Mme A Muller, **2096.2** Mme N Schmidt, **2097.3** Mme M Martinez, **2099.5** Mme Isabelle V, **2109.4**, **2110.2** Collectif d'Uckange, **2130.1** Mme DDS, **2135.6** M JB deck, **2138.6** M Seddik, **2146.7** M Seddik, **2150.4**, **2151.2**, **2154.4** M B Frahlia, **2156.4** Mme F Simon, **2164.6** Mme D Boucher, **2169.2**, **2175.1** M S Kiffer, **2177.2**, **2178.4** M P Pannier, **2193.1**, **2196.3**, **2212.2** Mme Isabelle, **2224.2** M D Boros, **2225.5** M S Wahid, **2226.4** Mme S Leguil, **2235.5** M V Cestaro, **2237.5** Mme S Cestaro, **2241.2** Assoc Coin de paradis, **2243.5** Mme M Muscat, **2248.1** M JF Secondé, **2251.1**, **2272.5**, **2282.1**, **2294.1**, **2298.2** M O Chodron, **2302.2**, **2308.1** :

Ce projet détruit des espaces naturels et agricoles, incohérent avec ZAN.

- Observations N° **1317.2** M Anthony, **1635.4** Mme S Renier :

La consommation d'espaces naturels entraîne l'imperméabilité des sols.

Réponse du maître d'ouvrage :

Un bilan de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF) a été ajouté dans la partie 3 de l'étude d'impact (paragraphe 6.3.4 « Milieu humain- Consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers »). Cet impact fait l'objet de mesure d'évitement, de réduction et de compensation, conformément à la réglementation.

La loi n° 2023-630 du 20 juillet 2023 visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols porte diverses dispositions pour permettre la territorialisation des objectifs du zéro artificialisation nette (ZAN). Il est en particulier prévu un dispositif permettant que la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers de projets d'envergure nationale ou européenne soit comptabilisée dans le cadre d'un forfait au niveau national, et non au niveau régional ou infrarégional compte tenu de leur intérêt général majeur. Ces projets sont listés par un arrêté du ministre en charge de l'urbanisme.

Par arrêté du 31 mai 2024 relatif à la mutualisation nationale de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers des projets d'envergure nationale ou européenne d'intérêt général majeur, le projet A31bis, y compris le secteur Nord, a été inscrit dans l'annexe I, qui rassemble les projets d'envergure nationale ou européenne qui présentent un intérêt général majeur et dont la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers est prise en compte au niveau national.

Ainsi, le projet est compatible avec la loi fixant l'objectif de zéro artificialisation nette à horizon 2050. La consommation d'espace induite sera déjà prise en compte au titre de l'enveloppe nationale mutualisée.

Par ailleurs, le projet constitue, pour une partie importante de son linéaire (uniquement 7 km d'aménagement neuf sur 23 km au total), un aménagement sur place de l'infrastructure existante : près d'un quart des surfaces présentes dans la zone d'étude relèvent des infrastructures de déplacement,

cette proportion est d'autant plus importante au regard de l'emprise réelle du projet comme présenté au chapitre 2.1.7 du mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale (pièce J2 du dossier).

Commentaire de la commission d'enquête

Le maître d'ouvrage s'engage dans son mémoire en réponse à proposer des variantes de l'échangeur Ste Agathe réduisant les besoins en relocalisation.

- Observations N° **29, 33.3 et 33.11** M F. Golin, **40.3** M Mickael, **148.3, 192.3** Fédération patrimoine-environnement, **328.10, 374.9** D Aymer, **387.8** Mme M Millet, **508.10, 538.9, 1120.3** Mme C Garreaud, **1216.2** Demeure historique, **1307.7, 1390.3** M A Lemasson :

Artificialisation des sols, abandon de la ZAE à proximité du domaine de Bétange.

Réponse du maître d'ouvrage :

Tout d'abord, le lecteur est invité à consulter la réponse produite par le maître d'ouvrage au chapitre 2.3.1 du mémoire en réponse à l'Autorité environnementale ainsi que le paragraphe 6.3.4 de l'étude d'impact concernant la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers (partie 4 de la pièce E). Cette réponse précise bien que le projet pourrait engendrer une artificialisation indirecte liée à la relocalisation des entreprises, potentiellement impactées et situées sur la zone d'activités Sainte-Agathe. Tout en précisant le volume maximal de foncier impacté, le maître d'ouvrage s'est engagé à limiter le plus possible l'impact sur cette zone d'activité et donc le besoin de relocalisation.

A cet égard, le maître d'ouvrage souligne s'être engagé, dans le présent mémoire, à retenir une variante alternative à celle proposée dans le dossier, concernant l'aménagement du futur échangeur de raccordement de l'A30 et de la section neuve prévue dans le cadre du projet A31bis. Cet engagement permettra de limiter significativement les impacts sur les entreprises de la zone et donc le besoin de relocalisation de ces dernières [voir réponse à la proposition N° 350.2 M A Leonard et suivante dans la partie C du présent document]

Enfin, la communauté d'agglomération Thionville Fensch Agglomération est bien responsable de la stratégie de relocalisation des entreprises situées sur la zone d'activités Sainte-Agathe qui seront éventuellement impactées par le projet. Cette stratégie de relocalisation n'est pas encore connue, mais le maître d'ouvrage s'est engagé à accompagner la communauté d'agglomération dans celle-ci. **Le maître d'ouvrage s'engage à poursuivre son dialogue étroit avec la communauté d'agglomération Thionville Fensch Agglomération dans ce processus dans l'objectif de maintenir strictement les activités impactées sur le territoire de l'agglomération, éventuellement sur des terrains déjà aménagés.**

Commentaire de la commission d'enquête

Les surfaces à relocalisées seraient réduites suite à l'engagement du maître d'ouvrage de modifier l'échangeur de Ste Agathe.

Par contre, la commission d'enquête estime qu'il ne serait pas raisonnable de positionner une éventuelle ZAE à proximité du site de Bétange.

- Observation N° **239.1** M E Berton : L'option « tunnel profond » et passage en 2x3voies semble la moins consommatrice de foncier.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage confirme cette observation. Cette dimension a en effet été déterminante pour le choix de la variante par le gouvernement après la concertation publique de 2022-2023.

- Observation **336** SCOTAT : Le projet est d'envergure nationale et ne doit pas affecter l'enveloppe foncière de 406 ha attribuée par la Région.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage confirme cette observation.

La loi n° 2023-630 du 20 juillet 2023 visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols porte diverses dispositions pour permettre la territorialisation des objectifs du zéro artificialisation nette (ZAN). Il est en particulier prévu un dispositif permettant que la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers de projets d'envergure nationale ou européenne soit comptabilisée dans le cadre d'un forfait au niveau national, et non au niveau régional ou infrarégional compte tenu de leur intérêt général majeur. Ces projets sont listés par un arrêté du ministre en charge de l'urbanisme.

Par arrêté du 31 mai 2024 relatif à la mutualisation nationale de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers des projets d'envergure nationale ou européenne d'intérêt général majeur, le projet A31bis, y compris le secteur Nord, a été inscrit dans l'annexe I, qui rassemble les projets d'envergure nationale ou européenne qui présentent un intérêt général majeur et dont la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers est prise en compte au niveau national. Ainsi, le projet est compatible avec la loi fixant l'objectif de zéro artificialisation nette à horizon 2050. La consommation d'espace induite sera déjà prise en compte au titre de l'enveloppe nationale mutualisée.

Commentaire de la commission d'enquête

Que ce projet soit local ou national, la consommation d'espace serait une réalité.

Questions

1375.1 M A Holsenburger : Quel serait la consommation d'espaces naturels ?

Réponse du maître d'ouvrage :

[Le maître d'ouvrage souligne que ces contributions ne sont pas défavorables au projet]

La consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers dans l'étude d'impact (pièce E3) et dans le mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale (pièce J2). Le bilan de cette consommation est de 66.38 ha. Il convient de rappeler que cette consommation est en partie impliquée par les emprises nécessaires aux travaux et que ce chiffre ne témoigne pas de la surface imperméabilisée après réalisation du projet.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

II.9 Thème PLANIFICATION

- Observations N° **1899** Batigère développement immobilier/AMLI, **1963.4** Mairie Florange : Emprise fuseau projet à préciser pour apprécier faisabilité opération immobilière, phasage projet A31bis.

Réponse du maître d'ouvrage :

[Le maître d'ouvrage souligne que ces contributions ne sont pas défavorables au projet]

Concernant la contribution 1899 :

Le maître d'ouvrage prend acte du projet immobilier présenté par AMLI qu'il s'engage à accompagner comme l'ensemble des projets situés sur la commune de Florange à proximité des emprises concernées, en sous-sol, par l'aménagement de la section souterraine prévue dans le secteur Nord du projet A31bis.

Question A. La référence à prendre en compte concernant l'emprise du projet de fuseau d'utilité publique est le plan général des travaux (PGT, pièce C du dossier). Au droit de l'ensemble immobilier cité, l'emprise du fuseau est d'environ 70 mètres (30 mètres de part et d'autre de l'axe). Les effets de l'arrêté préfectoral n°2024-DDT-SCAT/MSM-02 du 3 décembre 2024 portant prise en considération du projet portent sur une emprise qui a été déterminée à partir du PGT. Toutes les références cadastrales sont annexées à cet arrêté.

Question B. La largeur du plan général des travaux (PGT) est homogène, pour des raisons de cohérence, au droit des zones qui seront concernées par l'aménagement de la section souterraine. Les limites du PGT sont strictement celles de la zone d'influence géotechnique du tunnel, c'est à dire, qu'elles englobent les emprises susceptibles d'être concernées par les risques de tassement induits par le creusement du tunnel, de déstabilisation des sols ou de propagation de vibrations, lors du creusement de la section souterraine. Toutefois, l'expérience montre qu'un creusement à de telles profondeurs est quasiment imperceptible.

Au droit de l'ensemble immobilier en question, le plan général des travaux est donc, en effet, légèrement plus large que l'emplacement réservé n°6 historiquement inscrit dans le plan local d'urbanisme de Florange.

D'une part, l'inscription d'une emprise dans le plan général des travaux induit, en droit de l'urbanisme et depuis l'ouverture de l'enquête publique, des contraintes strictement similaires, à celle induite par l'arrêté 2024-DDT-SCAT/MSM-02 portant prise en considération du projet d'aménagement A31bis – secteur Nord. Le maître d'ouvrage peut ainsi, en application des articles L424-1 et R424-24 du code de l'urbanisme, imposer un sursis à statuer pour la délivrance de toute autorisation d'urbanisme, pendant une période de 2 ans. Le maître d'ouvrage souligne toutefois, depuis l'entrée en vigueur des premiers arrêtés préfectoraux de prise en considération en 2018, ne jamais s'être opposé à la délivrance d'une autorisation d'urbanisme sollicitée dans ce quartier, grâce à une concertation continue et étroite avec la commune de Florange.

D'autre part, les contraintes précises sur la constructibilité, qui feront l'objet de servitude d'utilité publique, ne pourront être connues que lors de l'enquête parcellaire, une fois le tracé précis du projet déterminé. Ces contraintes pourront être de deux natures :

- limitation des profondeurs de fondations ou de caves au strict droit de la section souterraine. Ces contraintes ne limiteront toutefois pas les projets immobiliers prévus, l'extrados du tunnel se trouvant, à cet endroit, à environ 15 mètres de la surface du sol, bien au-delà des fondations classiques des typologies d'immeuble R+3 et R+4 ;
- Dispositions particulières à prendre concernant les fondations de ces immeubles, s'ils sont présents dans la zone d'influence géotechnique du projet et si leur construction est prévue avant le creusement de la section souterraine.

Question C. L'enquête parcellaire est, à ce stade, prévue en 2030. Le maître d'ouvrage indique qu'il n'est pas prévu l'acquisition des parcelles concernées par le projet immobilier présenté par AMLI. **Comme il**

s'y est engagé vis-à-vis de la commune de Florange, le maître d'ouvrage s'engage à rencontrer AMLI dès que possible afin d'établir conjointement les conditions de bonne réalisation de son projet immobilier.

Concernant la contribution 1963.4 :

Le maître d'ouvrage souligne avoir connaissance du programme immobilier porté par la commune de Florange et avoir tenu un échange avec elle au cours de l'enquête publique. Il souligne également ne jamais s'être opposé à des autorisations d'urbanisme instruites sur la commune au titre des arrêtés de prise en considération en vigueur avant l'ouverture de l'enquête publique.

Tout d'abord, le maître d'ouvrage indique, dans le cadre la mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernée par la présente enquête, supprimer de l'emplacement réservé n°6 du PLU de la ville de Florange, une partie des emprises historiquement concernées par ce dernier, au Nord du banc communal de la ville (pièce G-5). Ce premier engagement du maître d'ouvrage permet de libérer les contraintes réglementaires sur des emprises concernées par les premiers développements prévus dans le cadre du programme d'aménagement présenté par la Ville.

Ensuite, conformément à l'engagement de l'État, l'aménagement de la section souterraine en tunnel profond permettra d'assurer la constructibilité sur une majeure partie des emprises historiquement concernées par l'emplacement réservé n°6 du PLU de la ville de Florange (celles concernées par le creusement via un tunnelier, c'est à dire, l'ensemble des emprises à l'exception des têtes du tunnel).

Enfin, le maître d'ouvrage est conscient de l'enjeu que représente ce programme d'aménagement pour la commune de Florange. Il **s'engage donc à accompagner étroitement la commune dans ce cadre et, au cas par cas s'agissant des éventuelles emprises qui seraient intégrées dans le plan général des travaux (PGT), à évaluer conjointement la faisabilité de chaque opération présentée avant l'aménagement de la section souterraine.**

- Observation N° **1963.4** Mairie Florange :

Relocalisation des entreprises en zone A sans déduction de l'emprise de l'enveloppe SCOTAT dédiée au développement économique.

[Le maître d'ouvrage souligne que cette contribution n'est pas défavorable au projet]

Réponse du maître d'ouvrage :

D'une part, la communauté d'agglomération Thionville Fensch Agglomération est responsable de la stratégie de relocalisation des entreprises situées sur la zone d'activités Sainte-Agathe qui seront éventuellement impactées par le projet. Cette stratégie de relocalisation n'est pas encore connue, mais le maître d'ouvrage s'est engagé à accompagner la communauté d'agglomération dans celle-ci. **Le maître d'ouvrage s'engage à poursuivre son dialogue étroit avec la communauté d'agglomération Thionville Fensch Agglomération dans ce processus dans l'objectif de maintenir strictement les activités impactées sur le territoire de l'agglomération, éventuellement sur des terrains déjà aménagés.** Ensuite, le maître d'ouvrage a démontré, lors du comité de pilotage de l'opération du 5 mai 2026, que la relocalisation éventuelle d'entreprises impactées, même sur des terrains situés en zone A ou N, ne réduirait pas l'enveloppe prévue par le SCOTAT pour le développement économique (406 ha). En effet, le SRADDET attribue une artificialisation possible de 433 ha (361 ha +/- 20% en application de la circulaire du 31/01/2024 relative à la mise en œuvre de la réforme vers le « zéro artificialisation nette des sols »). Or, l'estimation maximale des emprises économiques à déplacer est de 21 ha. Dès lors, même en cas d'impact maximum sur les entreprises, leur relocalisation sur des terrains non aménagés ne viendrait pas diminuer l'enveloppe prévue par le SCOTAT.

D'autre part, Le maître d'ouvrage souligne s'être engagé, dans le présent mémoire, à retenir une variante alternative à celle proposée dans le dossier, concernant l'aménagement du futur échangeur de raccordement de l'A30 et de la section neuve prévue dans le cadre du projet A31bis. Cet engagement permettra de limiter significativement les impacts sur les entreprises de la zone et donc le besoin de relocalisation de ces dernières [voir réponse à la proposition N° 350.2 M A Leonard et suivante dans la partie C du présent document]

- Observation N° 1963.4 Mairie Florange :

Impacts travaux sur zones humides/compensations (ZH identifiées dans SDAGE).

[Le maître d'ouvrage souligne que cette contribution n'est pas défavorable au projet]

Réponse du maître d'ouvrage :

Les impacts bruts et résiduels concernant les zones humides sont exposés dans l'étude d'impact (pièce E4) ainsi que de l'annexe milieux naturels (pièce K3). La zone d'étude milieux naturels comprend 79 ha de zones humides qualifiées comme telles à partir de critères pédologiques et/ou floristiques. Les impacts résiduels jugés significatifs représentent environ 50 ha ; ils concernent en effet certaines zones identifiées dans le SAGE du Bassin ferrifère qui devront en effet être compensées comme le maître d'ouvrage s'y est engagé. Le tableau présenté dans le paragraphe 6.3.2.1.6.1 de l'étude d'impact (partie 4 de la pièce E du dossier) détaille les caractéristiques des sites de compensation pré-identifiés et intégrés dans le fuseau d'utilité publique. Les cartes correspondantes sont présentées dans le paragraphe 6.3.2.1.6.2 de l'étude d'impact (partie 4 de la pièce E du dossier) et localisent ces sites.

Le maître d'ouvrage s'engage à ne pas implanter 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). Le maître d'ouvrage s'engage également à poursuivre son dialogue continu avec la commune de Florange pour articuler au mieux le projet A31bis ainsi que ses mesures compensatoires, avec les ambitions d'aménagement de la ville (cf. Réponse produite par le maître d'ouvrage aux premières observations de cette partie B.II.9).

- Observation N° 2057.3 A. HUMBERT :

Déplore le déclassement de parcelles classées en zone naturelle ou en zone de boisements protégés, en zones d'infrastructures de transport. Remise en cause du PADD (qui visait à sanctuariser la ceinture verte de Terville).

- Observations N° 2070.3 E. TALARCZYK, 2136.2 W. SEDDICK :

Déplore la procédure de MECDU pour évoluer le PLU.

- Observation N° 2136.2 W. SEDDICK :

Remise en cause des trames vertes et bleues, continuités écologiques, des dispositions réglementaires de protection, des espaces boisés classés, des arbres (défrichements exigés par le projet).

Réponse du maître d'ouvrage :

La mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme est une procédure régie par le code de l'urbanisme notamment ses articles L153-54 à 153-59, R153-13 et R153-14.

L'article L153-54 du code de l'urbanisme prévoit qu'une opération faisant l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique [DUP] qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si l'enquête a porté à la fois sur la DUP et sur la mise en compatibilité du plan concerné. Les plans locaux d'urbanisme sont eux-mêmes soumis à évaluation environnementale en application des articles R104-13 et 14 du code de l'urbanisme. En application des dispositions des articles L122-14 et R122-27 du code de l'environnement et de l'article R104-34 du code de l'urbanisme, il a été choisi de mettre en œuvre une procédure d'évaluation environnementale

commune, l'étude d'impact (pièce E du présent dossier) contenant l'ensemble des éléments mentionnés à l'article R122-20 du code de l'environnement.

L'étude d'impact réalisée pour le projet A31bis porte ainsi également sur les mises en compatibilité des plans locaux d'urbanisme [MECDU].

Sur l'impact mentionné concernant la commune de Terville.

L'emprise de l'échangeur n°42 est directement liée à l'ajout de mouvements avec le réseau local à la suite des demandes du public et des acteurs locaux, exprimées lors de la concertation 2022-2023. L'aménagement d'une bretelle de sortie depuis l'A31 vers Terville, dont la commune a souhaité l'ajout, pourrait en effet impacter une partie de massifs boisés (moins de 3 hectares - surface comprenant le futur délaissé routier sur lequel la zone boisée ne sera pas impactée). Dans ce cadre, après des mesures d'évitement et de réduction, des mesures de compensation, consistant à replanter des arbres et à mettre en œuvre des îlots de sénescence, seront mises en place. L'emprise du fuseau de DUP a justement été élargie à cet endroit afin de s'assurer de la bonne mise en place de ces mesures à proximité immédiate des impacts, conformément au droit de l'environnement. À cet emplacement précis, le dispositif compensatoire est décrit à la page 154 de la partie 4 de la pièce E (partie 6.3.2.1.6.1). En conclusion, le maître d'ouvrage souligne que les modifications apportées dans les documents d'urbanisme dans le cadre de la procédure de mise en compatibilité sont strictement limitées aux nécessités du projet. L'ensemble des modifications prévues a fait l'objet d'une évaluation environnementale en application du code de l'environnement.

- Observation N° **1908.7** ADILEE :

La MECDU exige l'analyse des effets de cette mise en compatibilité des PLU sur l'équilibre des documents d'urbanisme.

Réponse du maître d'ouvrage :

Une analyse des effets de la mise en compatibilité de chaque plan local d'urbanisme, nécessaire pour la réalisation du projet, a été produite dans le dossier d'enquête publique (pièces G-1 à G-7) en application des articles R104-13 et 14 du code de l'urbanisme.

Questions

2024.5 X. PHILIPPE, 2238.5 R. DETRY : demande des documents simplifiés exposant les modifications précises du PLU d'ENTRANGE, demande confirmation de deux points : seuls les éléments végétaux paysagers à protéger et zones humides (impactés à 40 ou 47%) sont concernés par la MECDU ? Regrouper les évolutions sur un document à l'échelle communale. Devenir d'une partie boisée entre Entrange et Kanfen (selon plan joint) ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage a produit un document unique pour chaque commune dans le cadre de la procédure de mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme. Ce choix permet d'assurer la lisibilité des modifications pour chaque commune concernée.

De plus, en application de l'article L103-2 du code de l'urbanisme, le maître d'ouvrage a organisé une concertation publique préalable concernant les mises en compatibilité de PLU entre le 3 septembre et le 1er octobre 2024. Dans ce cadre, un document synthétique a été produit pour chaque commune concernée. Les évolutions concernant la commune d'Entrange sont à retrouver à la page 9 du dossier de concertation disponible sur le site internet a31bis.fr.

[Lien : https://www.a31bis.fr/files/38093-a31bis-dossier-de-concertation-mecdu-vf-au-24-juillet_d68f12926739b510d7d7e802847cf382.pdf]

Les éléments cités par la contribution 2024 (suppression d'éléments végétaux à protéger et modification du règlement écrit d'une zone NZh) sont en effet les seuls concernés par la procédure de MECDU sur la commune d'Entrange.

De plus, l'emprise dite boisée mentionnée dans la contribution 2238 a vocation à faire partie du dispositif de compensation des impacts environnementaux résiduels du projet décrit dans la partie 6.3.2.1.6 de l'étude d'impact (à partir de la 146 de la partie 4 de la pièce E du dossier). Cette zone est concernée par les mesures de compensation 9 et 8 décrite à la page 151 (plan à la page 165 et suivantes) du même document. Ces sites hébergent notamment un ancien bunker de la 2nd guerre mondiale dont la configuration sera améliorée afin d'accroître ses qualités de gîtes pour chiroptères. Les caractéristiques humides et boisées des emprises aux alentours de ce bunker seront également améliorées pour accroître leur capacité d'habitat pour plusieurs types de faune (le tableau descriptif complet est extrait ci-dessous).

N° du site	N° carte	Surface (ha)	Communes	Habitats identifiés lors du pré-diagnostic	Espèces de flore et de faune à enjeu et leur statut sur le site	Zones humides (ZH) identifiées : ZH critère Pédologique & ZH critère Botanique	Secteurs impactés et compensés	Justification comme site potentiel de compensation	Actions envisagées sur chaque site	Habitats ou taxons compensés
8	30E	8,259	Kanfen (Forêt communale)	Routes, chemins et bandes enherbées (0,23 ha) Chênaie-charmaie (5,405 ha) Clairière à Chênaie-Charmaie (2,325 ha) Jonchaies (1,525 ha)	Faune : Cocou gris (Reproduction) Pouillot véloce (Reproduction) Loir gris (Reproduction)	ZH Pédologique : 8,25 ha (totalité de la zone) ZH Botanique : 0,292 ha ZH Totales : 8,25 ha (totalité de la zone)	Boisement de part et d'autre de l'A31, au droit de la zone de compensation	Ce site de compensation présente un boisement déjà en bon état, il est situé à proximité immédiate de l'habitat détruit. Ce site permettrait de compenser au plus proche de la zone impactée. Plusieurs espèces d'oiseaux à enjeux des milieux boisés se reproduisent à proximité et seraient favorisés par ce site de compensation. Des gîtes à chiroptères avérés sont présents en limite de ce site, ce qui permettra à ce taxon de conserver l'environnement immédiat des gîtes. De plus, ce boisement se situe à proximité immédiate (en continuité) du passage à faune, et assurera une continuité écologique et une meilleure fonctionnalité.	Tour électrique à réaménager pour la faune : chiroptères, avifaune (chouette, hibou) Ilot de sénescence Régénéscence à renaturaliser Ruisseau avec seuils et méandres à créer Conservation des arbres à cavités et du bois mort Limiter l'accès aux activités et promeneurs Création de clairières Création de lisières étagées	Avifaune : Gobemouche gris, Pic mar, Pic noir, Grimpereau des bois, Bouvreuil pivoine, Milan royal Amphibiens : Grenouille rousse, Crapaud commun Reptiles : Orvet fragile Chiroptères : Plusieurs espèces, dont espèces arboricoles Habitats : Milieux forestiers, clairières, mégaphorbiaies
9	30E	Bunker	Kanfen (Forêt communale)	/	Faune : Chiroptères	Pas de ZH Pédologique Pas de ZH Botanique		Des chiroptères ont été observés au sein du bunker présent sur le site de compensation mais aussi autour de celui-ci. Afin d'assurer la quiétude des chiroptères, ce site a été choisi comme site de compensation dans l'objectif de le conserver en l'état ce gîte à chiroptères et de limiter au maximum l'accès au rublier	Gestion et protection de gîte chiroptères (Bunker) Sécurisation du bunker Mise en défens (interdiction accès au public)	Chiroptères

2138. 7, 2146.4 Seddick : Le projet interfère lourdement avec les documents d'urbanisme locaux en gelant plusieurs emprises via des emplacements réservés (ER). À Florange, le fuseau de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) intersecte directement une zone 2AU destinée à une urbanisation future de l'habitat, ainsi qu'une zone 1AU destinée à une urbanisation à court terme, bloquant ainsi le développement harmonieux de la commune. Tableau recensant les impacts sur les 7 communes concernées par la MECDU (PJ. Contribution 2146).

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage a produit une réponse complète aux observations relatives au projet d'aménagement de la Ville de Florange en réponse aux observations 1899 et 1963.4 dans cette partie B.II.9 du présent document.

Le maître d'ouvrage souligne qu'aucune création ou élargissement d'emplacement réservé n'est prévu dans le cadre de la procédure de mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme. Au contraire, le maître d'ouvrage réduit l'emprise de l'emplacement réservé n°6 du PLU de la commune de Florange dans le cadre de cette procédure (voir pièce G-5).

La procédure conduite est bien conforme au droit en vigueur. La mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme est une procédure régie par le code de l'urbanisme notamment ses articles L153-54 à 153-59, R153-13 et R153-14.

L'article L153-54 du code l'urbanisme prévoit qu'une opération faisant l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique [DUP] qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si l'enquête a porté à la fois sur la DUP et sur la mise en compatibilité du plan concerné. Par ailleurs, une réunion d'examen conjoint avec les personnes publiques associées, dont la mairie de Florange fait partie, a été tenue avant l'enquête publique en application de l'article L153-52 du code de l'urbanisme. Le procès-verbal de la réunion est disponible à la partie 6 de la pièce J1 du dossier. La mairie de Florange n'a pas exprimé d'opposition aux modifications prévues dans son plan local procédure dans le cadre de la présente procédure.

II.10 Thème DIVERS

- Observation N° 252 M BC :

Lors de la réunion publique, peu de questions de la part du public mais beaucoup de déclaration.
[Le maître d'ouvrage souligne que cette contribution n'est pas défavorable au projet]

Cette observation n'appelle pas de réponse du maître d'ouvrage.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête souligne que l'objectif d'une réunion publique est de permettre au public de poser des questions pour mieux comprendre le projet et que le temps utilisé par les déclarations réduit d'autant la possibilité de poser des questions

- Observation N° 535 :

Le samedi est un mauvais moment pour programmer la réunion publique.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les dates et les horaires retenus pour la réunion publique relèvent de la Commission d'enquête. Une réunion publique a été organisée en soirée à Thionville et l'autre le samedi matin à Florange. Ce choix permet de proposer des horaires différents pour augmenter la disponibilité du public.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête souhaitant une information maximale a demandé l'organisation de 2 réunions publiques alors que les textes ne le lui imposaient pas

La commission d'enquête a choisi des horaires et des lieux différents pour permettre à un maximum de personnes d'assister aux réunions

- Observation N° 1305.3 :

Temps de parole inégal entre public et Dreal lors de la réunion publique de Florange.

Réponse du maître d'ouvrage :

Concernant le temps de parole, le verbatim de la réunion publique est disponible. Le temps de présentation du projet par la DREAL est d'environ 30 minutes, suivi d'un temps d'échanges d'environ 2h30 avec le public. Les modalités d'organisation du temps d'échanges sont définies par la commission d'enquête.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête a souhaité à l'issue de la première réunion où un certain nombre d'intervention du public était des déclarations de limiter le temps de parole à 3 minutes. Ce choix a permis à 32 personnes de s'exprimer contre 25 à la première réunion ;

Le temps de parole de la DREAL était effectivement supérieur aux 3 mn dans la mesure où elle répondait à plusieurs questions dans un même temps de parole.

- Observations N° **37.7** Maxime, **778** M Patrick, **820** Mme L Lemarchand, **1105** Mme A Gonzales, **1870.4** M G Wobedo :

Les riverains ne sont pas écoutés. Lorsque les habitants ont le sentiment que leur avis ne peut plus influencer les décisions publiques, la confiance envers les institutions s'effrite.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet A31bis, et particulièrement son secteur Nord, a fait l'objet d'un débat public et d'une concertation continue garantie par la Commission nationale du débat public (CNDP). Trois séquences de concertation publique ont donc été organisées lors des dix dernières années, en parallèle de l'avancement des études et en amont de chaque décision sur le projet. La pièce H du dossier dresse le bilan des concertations publiques organisées pour ce projet.

Par ailleurs, la partie 3 de la pièce B revient sur les études et les décisions antérieures concernant le projet ainsi que la justification de son choix. Le maître d'ouvrage souligne que chaque décision ministérielle sur le projet a été précédée par une phase de concertation publique ayant permis d'éclairer l'État. Ainsi, la conception des variantes étudiées puis de la variante retenue a fortement évolué depuis le lancement des études et de la concertation continue (principe du tunnel profond, conception des échangeurs, principe de la voie réservée aux transports en commun et étude concernant une voie de covoiturage, etc...).

- Observation N° **1398** M JJ Ley :
Cette enquête est inutile.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'objet de l'enquête publique est présenté dans la partie 1 de la pièce A du dossier.

Commentaire de la commission d'enquête

Une enquête publique permet au public de faire part de ses observations au porteur de projet. Le public s'est d'ailleurs saisi largement du dossier et du registre au vu du nombre d'observations.

A la lecture du mémoire en réponse, la commission d'enquête constate que le porteur de projet a été à l'écoute et prend un certain nombre d'engagements suite aux observations du public qui feront évoluer le projet.

- Observation N° **1746.7** M C Dupont :
Demande une prolongation de l'enquête vu l'épaisseur du dossier.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'enquête publique est organisée conformément à la réglementation. Le maître d'ouvrage a volontairement fait le choix d'organiser une enquête publique supérieure à la durée minimum de 1 mois. Il a aussi, conformément à son engagement, mis en ligne le dossier quinze jours avant le début de l'enquête. Le dossier a donc été disponible deux mois entre le 27 avril et le 27 juin.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête en lien avec la préfecture et le porteur de projet a organisé cette enquête avec pour objectif d'offrir la meilleure information possible pour le public :

- *Mise en ligne du dossier 2 semaines avant le début d'enquête permettant une consultation durant 9 semaines au total ; 3000 consultations durant ces 2 semaines d'anticipation*
- *Un dossier papier mis à disposition dans les 15 mairies*

- 2 réunions publiques organisées
- Un guide de lecture mis à disposition pour faciliter l'accès au dossier
- Une publicité importante par différents affichages, flyer dans boîtes aux lettres, spots radio et messages sur panneau lumineux autoroute
- 13 permanences pour venir à la rencontre de la commission d'enquête

La commission d'enquête estime que beaucoup de moyens ont été mis à disposition du public pour d'une part être informé de cette enquête et également y participer. En conséquence, la commission d'enquête considère qu'il n'y avait pas nécessité de prolonger cette enquête.

- Observation N° **2058.1** Mme M Mantellini :

Annulation de l'enquête car trafic induit par ELogin 4 non pris en compte.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet E-LOG'IN 4 et ses impacts en termes de circulation ont bien été pris en compte dans le cadre des études de trafic et de l'évaluation socio-économique du projet. Le projet est bien recensé dans les projets pris en compte §2.3.4 de la pièce F (évaluation socio-économique) avec plus de détails en annexe 5.6.2. L'identification des projets urbains permet d'affiner géographiquement les projections de population et d'emplois générales établies par les instituts nationaux de la statistiques français et luxembourgeois présentées dans la partie 2.3. La répartition des croissances de populations et d'emplois par zone du modèle tient compte des projets urbains connus, sans remettre en question les projections établies par ces organismes à une échelle plus large.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage indique avoir rencontré les porteurs du projet E-LOG'IN 4 au cours de l'enquête publique. Ces derniers ont pu présenter leur étude concernant les raccordements possibles de cette zone aux infrastructures du territoire et notamment au réseau autoroutier. Le porteur de projet s'est engagé à revenir vers le maître d'ouvrage dès qu'une solution de raccordement sera formellement actée et concrétisée.

Le maître d'ouvrage s'engage à rencontrer à nouveau le porteur de projet E-LOG'IN 4 dès que le choix des modalités de raccordement sera réalisé.

Dans tous les cas, la conception du projet A31bis secteur Nord, élaborée sur la base des modélisations de trafic, tient compte de ce surcroît de trafic poids-lourds sur le territoire. En complément, une réponse à cette observation a également été apportée §C Propositions du public du présent mémoire (observations n°1833.9) et en réponse à une question de la commission d'enquête (§D1 Mobilités).

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note. La commission d'enquête a rencontré M LOUIS président de ELogin4 durant l'enquête publique.

- Observation N° **1410.8** M X Denorme :

Pourquoi ne pas avoir inclus les communes qui subissent le report comme Volmerange, Escherange, Fontoy ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le périmètre de l'enquête publique a été défini par la Préfecture et la Commission d'enquête. Il concerne les communes concernées par le projet ou par l'une des variantes étudiées.

Commentaire de la commission d'enquête

Les habitants de ces communes avaient la possibilité de venir à la rencontre de la commission d'enquête durant les permanences dans les communes voisines et également de déposer leur observation sur le registre dématérialisé. D'ailleurs, un certain nombre de contributions étaient d'origine de bien d'autres départements que la Moselle et de la Région.

- Observation N° **37.1** Maxime :

Les alternatives à l'autoroute n'ont pas été sérieusement explorées.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage a produit une réponse complète à cette observation dans la partie B.II.2.3 du présent document.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête note que des informations complémentaires concernant les mobilités alternatives ont été apportées dans le mémoire en réponse.

- Observations N° **108.5** M S Renault, **1157.4** commune de Terville :

Prévoir un dispositif de suivi transparent des engagements tout au long du projet :

- publication des mesures de bruit et vibrations ;
- information régulière des habitants ;
- interlocuteur identifié pour les riverains ;
- comité de suivi local associant habitants et collectivités.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage s'engage à poursuivre la concertation continue en cours depuis 2015. Ce dispositif de concertation comprendra, comme depuis le lancement des études du projet un comité de pilotage (similaire à un comité de suivi local) qui associe les collectivités, les représentants des associations ou collectifs de riverains ainsi que ceux des milieux économiques et des services de l'État. Une information régulière du public sera également poursuivie, sous la forme de la publication de la lettre d'information.

De plus, le maître d'ouvrage s'engage à mettre en place un dispositif de suivi exhaustif et transparent des indicateurs environnementaux et sanitaires comme indiqué dans l'étude d'impact. En matière environnemental, le dispositif de suivi préfiguré est à retrouver dans la partie 6.3.2.1.8 de l'étude d'impact (partie 4 de la pièce E). De plus, le maître d'ouvrage s'engage aussi à réaliser un suivi transparent des niveaux de bruit et de pollution, notamment afin de suivre la performance des dispositifs de protection mis en place (notamment les protections acoustiques s'agissant du bruit).

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observation N° **429** :

Pourquoi on ne privilégie pas le fuseau F5. Le tunnel est moins long et le projet doit être moins coûteux en ayant moins d'impact sur les zones habitées ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet présenté à l'enquête dont le tracé a été acté par décision ministérielle du 5 janvier 2024 est le fruit de plusieurs années d'études et de concertation. Cet historique est rappelé au §3 de la pièce B. La réponse aux objectifs du projet a impliqué de rechercher un fuseau de passage pour le contournement de Thionville par une

section neuve. Dans ce cadre, une dizaine de fuseau et plusieurs variantes d'aménagement dans certains fuseaux ont été étudiées et soumises à des analyses multicritères successives.

Les variantes d'aménagement utilisant le fuseau F5 ont été étudiées entre 2020 et 2022, puis présentées lors de la concertation 2022-2023. A la suite de la concertation et de la rédaction du bilan de celle-ci, la décision ministérielle du 5 janvier 2024 arrête le tracé définitif de la future infrastructure autoroutière pour le secteur Nord du projet A31bis et demande la poursuite des études en vue de l'enquête publique nécessaire à la DUP sur ce secteur.

Les raisons du choix du projet retenu et notamment de la variante sélectionnée parmi celles présentées lors de cette dernière phase de concertation sont exposées §3.2.8 de la pièce B du dossier d'enquête. Notamment, la concertation publique 2022-2023 a permis de mettre en lumière un rejet généralisé des variantes empruntant le fuseau F5, tant de la part des acteurs locaux que du public. En effet, la réalisation du tunnel de surface nécessitait la destruction de plusieurs bâtiments d'habitations bouleversant le tissu urbain de Florange. De même, l'impact de ces deux variantes sur la forêt domaniale de Florange était élevé avec l'artificialisation de plusieurs hectares de zones naturelles avec la création de fortes rampes nécessitant des remblais et déblais volumineux et donc une emprise très large. Enfin, l'aménagement de la variante F5 comprenait des incertitudes importantes associées à la présence de terres polluées issues de l'ancienne cokerie qui pouvaient fortement impacter le coût et les délais de réalisation de ces variantes.

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

- Observation N° **741** :

Comment la contraction énergétique (pétrole moins disponible donc moins de véhicules) est prise en compte ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Les coûts énergétiques associés à la mobilité ainsi que leur dynamique d'évolution à prendre en compte pour la réalisation des évaluations socio-économiques sont encadrés par l'instruction gouvernementale du 16 juin 2014, du ministère en charge des transports. Il s'agit de la dernière instruction méthodologique en date, encadrant l'application des articles L. 1511-1 à 6 et R1511-1 à 10 du Code des transports. L'étude de trafic prend donc en compte une hypothèse de croissance des coûts de l'énergie dans le temps, notamment dans le contexte de contraction de ses ressources à long terme.

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

- Observation N° **756.2** M G Barbier :

Les découvertes archéologiques risquent de contrarier et de retarder le projet.

Réponse du maître d'ouvrage :

Cet enjeu est décrit dans la partie 4.7.1.3 de la partie 3 de la pièce E, étude d'impact. Le paragraphe a été rédigé par la Direction régionale des affaires culturelles Grand Est.

Conformément aux dispositions du Livre V du code du patrimoine, une opération de diagnostic archéologique peut être prescrite par le préfet de Région. Lors de ce diagnostic, des sites ou vestiges archéologiques pourraient être identifiés à l'emplacement des aménagements. Dans ce cas, le préfet de Région peut prescrire des fouilles,

une conservation totale ou partielle du site archéologique, ou encore une modification de la consistance du projet.

- Observation N° **1429.1** M Hann :

Pourquoi n'y a-t-il aucune enquête faite auprès des usagers naveteurs qui utilise un véhicule pour connaître leur lieu de résidence ?

A quelles conditions seraient-ils prêts à renoncer à leur véhicule pour se rendre au Luxembourg ?

Réponse du maître d'ouvrage :

L'étude de trafic réalisé dans le cadre du projet s'appuie précisément sur les données des enquêtes de mobilité du territoire et notamment des enquêtes dite "origine-destination" qui permet de connaître les lieux des résidences et les lieux d'emplois des habitants du territoire. Ces données sont complétées par celles des instituts nationaux de la statistiques français et luxembourgeois qui comprennent également les lieux exhaustifs de résidence des travailleurs.

Enfin, une enquête dite de préférence déclarée a également été menée dans le cadre des études, afin notamment de mieux comprendre les caractéristiques des usagers (et notamment leur propension à utiliser plusieurs modes de transport ou la valeur du temps).

Observation N° **1750** Mme Carole, **1763.10** Mme A Claude :

Une décision qui aura un impact aussi important sur notre territoire aurait mérité une information plus large et plus visible dès le départ.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet a fait l'objet d'un débat public en 2015, suivi de séquences de concertation post-débat comprenant des dispositifs d'annonce large et de réunions publiques. Le bilan des démarches de concertation publique conduites dans le cadre du projet ainsi que les dispositifs d'information mis en place lors de chaque séquence est l'objet de la pièce H du dossier.

L'enquête publique a fait, pour sa part, l'objet d'une information légale telle que prévue par les textes : affichage sur site (66 points), affichage dans les communes et les EPCI du périmètre d'enquête (soit 33 lieux) et publication dans la presse locale (La Semaine, Le Républicain lorrain) et nationale (Les Echos et Le Monde).

Au-delà de ce dispositif réglementaire, la DREAL a proposé à la Commission d'enquête - qui l'a accepté - un dispositif d'annonce complémentaire, comprenant :

- Des affiches communicantes aux mêmes emplacements que l'affichage légal ;
- Un flyer présentant les modalités de l'enquête, boîité dans les 25 communes du périmètre élargi, pour un total de 71600 flyers distribués ;
- Une plaquette permettant un accès pédagogique au contenu du dossier, mise en ligne sur le site internet du projet, sur le site de la Préfecture et sur le registre numérique de l'enquête, distribué dans les 33 collectivités et distribué lors des réunions publiques ;
- Une conférence de presse du préfet de Moselle, le 5 mai 2026 afin de présenter à la presse l'enquête publique et ses enjeux (médiats présents : CNEWS, Moselle-TV, RTE-LUX, L'Essentiel, La Semaine, France 3 Grand Est, Le Républicain lorrain, ICI Lorraine, Tout Metz, Le Quotidien, Paperjam) ;
- Un kit de communication adressé aux communes afin qu'elles relaient l'annonce de l'enquête publique dans leurs propres supports ;
- Des panneaux à messages variables sur l'A31 au nord de Metz annonçant l'enquête publique ;

- Des posts sur les réseaux sociaux du projet A31 Bis (Facebook, X et Instagram) et une publication de vidéos sur la page YouTube du projet ;
- Des spots radio sur France Bleu Lorraine Nord (203 spots) et Lor'FM (150 spots).

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête estime que la publicité de cette enquête a été large et par différents supports. La forte participation du public démontre que l'information est bien passée ; pour rappel 41 348 visiteurs uniques ont consulté le site internet et 2 311 contributions ont été déposées.

- Observation N° **1903.5** commune de Richemont :
Garantir accès à la gravière Vicat et Projet photovoltaïque.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage s'engage à rétablir l'ensemble des accès locaux ainsi que leur capacité actuelle dans le cadre du projet. L'accès à la gravière Vicat et à l'emprise du projet photovoltaïque sera donc conservé et garanti.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observation N° **2053** AGIRR :

Le projet A31bis-Nord a été mené sans débat d'opportunité et l'évitement des conséquences pour l'environnement et l'habitat de l'ouest de Thionville n'a pas été cherché.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le débat public de 2015 avait précisément pour objectif de débattre de l'opportunité du projet, comme le prévoit le code de l'environnement. Pour autant, l'opportunité a été de nouveau débattue à chaque séquence de concertation post-débat, tout comme elle l'est à de nouveau été lors de l'enquête publique. La partie 3 de la pièce B a pour objet le rappel des études et des décisions antérieures et justification du choix du projet

Concernant la démarche d'évitement et de réduction des impacts du projet, elle est précisément au cœur de l'évaluation environnementale (Pièce E, étude d'impact).

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note, la commission d'enquête a rencontré les garants ayant mené la concertation.

II.11 Thème DOSSIER

- Observations N° **33.13** M F. Golin, **166.16** M P Tarillon, **1262.1** AGIRR :
Temps d'accès au dossier trop court, dossier trop volumineux et flou.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'enquête publique est organisée conformément à la réglementation. Le maître d'ouvrage a volontairement fait le choix d'organiser une enquête publique supérieure à la durée minimum de 1 mois. Il a aussi, conformément à son engagement, mis en ligne le dossier quinze jours avant le début de l'enquête. Le dossier a donc été disponible deux mois entre le 27 avril et le 27 juin.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête en lien avec la préfecture et le porteur de projet a organisé cette enquête avec pour objectif de permettre la meilleure information possible pour le public :

- *Mise en ligne du dossier 2 semaines avant le début d'enquête permettant une consultation durant 9 semaines au total ; 3000 consultations durant ces 2 semaines d'anticipation*
- *Un dossier papier mis à disposition dans les 15 mairies*
- *2 réunions publiques organisées*
- *Un guide de lecture mis à disposition pour faciliter l'accès au dossier*
- *Une publicité importante par différents affichages, flyer dans boîtes aux lettres, spots radio et messages sur panneau lumineux autoroute*
- *13 permanences pour venir à la rencontre de la commission d'enquête*

La commission d'enquête estime que beaucoup de moyens ont été mis à disposition du public pour, d'une part, être informé de cette enquête et, d'autre part, y participer. En conséquence la commission d'enquête considère qu'il n'y avait pas nécessité de prolonger cette enquête

- Observation N° **62** :

C'est une aberration de supprimer l'échangeur permettant d'entrée/sortie au bois de l'étoile.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'ensemble des mouvements locaux existants pour cet échangeur sera conservé dans le cadre du projet, conformément à l'engagement pris par l'État dans le cadre de la décision ministérielle du 5 janvier 2024 qui faisait suite à la concertation publique 2022-2023 sur le projet.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observation N° **136.8** M Y Crunel :

Absence de descriptif écrit, de bilan, de chiffrage.

Images et plans fournis par l'étude pose d'importants problèmes d'interprétation et de projection.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'ensemble des données obligatoires (article R123-8 du code de l'environnement) sont disponibles dans le dossier d'enquête. Notamment, la notice explicative (pièce B) contient un descriptif écrit du projet ainsi que ses objectifs et les raisons qui ont conduit à le retenir. Le projet est également décrit exhaustivement au sein de l'étude d'impact (partie 2 de la pièce E). Ces deux documents présentent aussi les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants. L'estimation des dépenses nécessaires pour réaliser le projet est présentée dans la pièce D. Enfin, le plan général des travaux est exposé dans la pièce C du dossier.

Commentaire de la commission d'enquête

Le dossier était conforme à la réglementation. En cas d'incompréhension, le public avait l'opportunité de demander des éclaircissements lors des 2 réunions publiques, des 13 permanences ou via les registres papier dans les 15 mairies mais également sur le registre dématérialisé.

- Observation N° **607** :

La pièce F intègre-t-elle une modélisation des trafics induits générés par la nouvelle infrastructure dans ses scénarios de référence, et les émissions de GES supplémentaires liées à ces trafics induits ont-elles été valorisées dans le bilan socio-économique ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le trafic induit regroupe plusieurs mécanismes, de court et plus long terme. A court terme, le trafic induit correspond à :

- Des changements d'itinéraire ;
- Des modifications dans les reports modaux ;
- Des changements d'horaire de déplacement ;
- Une variation du nombre de déplacements, liée à des changements de comportement du fait de la désaturation de l'infrastructure.

A plus long terme, le trafic peut être augmenté par une relocalisation des activités et des habitations. Toutefois, les échangeurs et les diffuseurs du secteur Nord du projet A31bis sont localisés dans des secteurs déjà urbanisés. Ainsi, la possibilité d'une artificialisation, et donc de trafic, directement induite par le projet est limitée. Par ailleurs, l'urbanisme est une compétence des collectivités territoriales, encadrée par la loi. Cette dernière encourage la sobriété foncière et limite les risques d'étalement urbain, à travers notamment la loi n°2023-630 du 20 juillet 2023 visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols portant diverses dispositions pour favoriser la sobriété foncière et territorialiser les objectifs du zéro artificialisation nette.

Le modèle de trafic à quatre étapes utilisé pour le projet A31bis, et dont les résultats sont présentés dans la pièce F, permet de reconstituer la demande de déplacements interne au périmètre d'étude, d'intégrer la demande externe (trafic d'échanges entre le périmètre d'études et l'extérieur, et trafic de transit, traversant le périmètre d'études) en véhicules particuliers et poids-lourds et d'affecter l'ensemble de la demande routière sur le réseau. Il s'agit d'une démarche globale pour estimer le trafic du périmètre d'étude du projet, qu'il s'agisse de trafic induit ou non. Ainsi la plupart des effets inducteurs sont déjà pris en compte dans la modélisation du trafic bien qu'ils ne puissent pas être individualisés et que l'étude de trafic ne les cite pas explicitement. Ils sont en effet englobés dans la démarche à quatre étapes de la modélisation de trafic employée pour les études d'A31bis.

Les calculs d'émissions de GES sont effectués à partir des résultats du modèle de trafic. Les émissions incluent donc l'ensemble du trafic, qu'il soit induit ou non par le projet.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observation N° **884** M H Woeffler :

Est-ce que la D653 qui contourne Terville sera conservée malgré la proximité immédiate de la future A31 bis ?

Réponse du maître d'ouvrage :

La RD653 avec l'ensemble de ses fonctionnalités sera conservée dans le cadre du projet A31bis.

- Observations N° **977.6** Mme C Giese, **1786.1**, **1730.4** AGIRR :

Que deviendra la partie A 31 actuelle ?

Réponse du maître d'ouvrage :

L'autoroute A31 actuelle en traversée de Thionville fait l'objet d'un traitement dans le cadre du projet A31bis. Celui-ci est décrit au §2.9 de la pièce B (p.15).

Au Nord de Thionville, l'autoroute A31 actuelle est élargie sur place à 2x3 voies, avec voies réservées aux transports en commun sur la bande d'arrêt d'urgence, jusqu'à la frontière luxembourgeoise, comme décrit au §4.1 de la pièce B (p.30).

- Observation N° **993.1** Mme N Menzin :

Il n'y a pas d'étude approfondie du sous-sol de Florange pour le tunnel dans le dossier

Réponse du maître d'ouvrage :

Le sous-sol et en particulier celui des emprises qui seront traversée par la section neuve prévue dans le cadre du projet et qui comprendra une section souterraine, principalement sur la commune de Florange, a bien fait l'objet d'études géotechniques complètes comprenant des investigations in situ. Celles-ci figurent dans la pièce K11, annexe 10, du dossier d'enquête. Les données relatives à la géologie et à l'hydrogéologie sont respectivement présentées dans les parties 4.2.1.4 et 4.2.1.6 de l'étude d'impact (partie 3 de la pièce E).

- Observations N° **994.3, 1181** :

Il n'y a pas eu d'étude scientifique du tout, les prévisions de trafic sont 100% au nez, l'avenir est incertain, le dossier n'est pas crédible

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet A31bis se fonde sur des études de trafic décrites dans la pièce F du dossier d'enquête. Cette évaluation socio-économique est fondée sur une méthodologie précise employée pour l'ensemble des projets routiers, et plus généralement pour tous les projets d'investissement de l'État. Les cadres réglementaire et méthodologique dans lesquels cette étude est réalisée sont exposés dans les parties 1.2 et 1.3 de la pièce F.

En complément, la méthodologie complète de l'étude d'impact et de l'évaluation environnementale est l'objet de la partie 8 de la pièce E.

- Observation N° **1123** BC :

Comment se décompose les acquisitions pour 61 millions ?

Réponse du maître d'ouvrage :

L'estimation sommaire et globale des acquisitions à réaliser dans le cadre du projet a été réalisée par la direction départementale des finances publiques en application de l'article R1211-3 du Code général de la propriété des personnes publiques. Cette estimation est l'objet de la partie 5 de la pièce J1. Une réponse est également produite à ce sujet dans la partie D du présent document.

- Observation N° **1124** BC :

L'échangeur prévu à "l'étoile" ne permet pas de rejoindre Terville en venant du tunnel, Il est donc certain que les camions desservant Yutz, Thionville et Terville continueront de passer par A31 historique. Donc elle ne pourra pas être interdite aux +3,5t.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'ensemble des mouvements locaux existants pour cet échangeur sera conservé dans le cadre du projet, conformément à l'engagement pris par l'État dans le cadre de la décision ministérielle du 5 janvier 2024 qui faisait suite à la concertation publique 2022-2023 sur le projet.

De plus, lors de la mise en service du secteur Nord du projet A31bis, c'est bien la circulation des poids lourds en transit qui sera interdite dans la traversée de Thionville par l'actuelle A31 (conformément à la description produite dans la partie 2.9 de la pièce B). Les poids lourds assurant la desserte locale seront toujours autorisés à l'emprunter. Les modélisations de trafic tiennent compte de ces différents types de flux.

*Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.*

- Observations N° **1291.4, 1786.1** :

Pourquoi ne pas avoir inclus la partie depuis Metz dans l'enquête veut-on cacher des évolutions ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le périmètre de l'enquête publique a été défini par la Préfecture et la Commission d'enquête. Il concerne les communes concernées par le projet ou par l'une des variantes étudiées.

- Observation N° **1426.1** des Écologistes :

Pourquoi scinder la concertation en trois parties distinctes concernant le projet d'A31 Bis – secteurs Nord, Centre et Sud ? En effet les dégâts occasionnés par ces travaux d'ampleur et les émissions de gaz à effet de serre impacteront tout le territoire et au-delà.

- Observations N° **1698.1** les Amis de la Terre, **1746.8** M C Dupont :

Faire une évaluation plus globale du projet A31 bis à l'échelle de l'ensemble des secteurs Nord, Centre et Sud.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage a bien produit une évaluation globale du projet A31bis à l'échelle de ses trois secteurs.

Dans le cadre de la déclaration d'utilité publique du seul secteur Nord du projet A31bis, objet du présent dossier, l'État a en effet choisi d'élaborer une évaluation environnementale portant sur l'ensemble du projet en s'appuyant sur les données disponibles pour l'ensemble des secteurs.

La décision ministérielle du 12 février 2016 a acté une division des études et de la concertation en trois secteurs afin de tenir compte de la réalité opérationnelle des parties du projet :

- le secteur Nord, de l'échangeur A30/A31 de Richemont à la frontière luxembourgeoise ;
- le secteur Centre, composé de l'échangeur d'Hauconcourt et de la section de l'A31 comprise entre le diffuseur d'Augny et celui de Bouxières-aux-Dames ;
- le secteur Sud, du péage de Gye (au sud de Toul) au diffuseur de Bouxières-aux-Dames.

Les aménagements prévus sur ces trois secteurs sont présentés dans le présent dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du secteur Nord. Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, ces trois secteurs font l'objet d'une seule évaluation environnementale, avec un niveau de détail supérieur pour le secteur Nord. Pour ce dernier, les principes d'aménagement ont été arrêtés par décision ministérielle du 5 janvier 2024, et il fait seul l'objet de la présente demande de déclaration d'utilité publique.

Les études préalables à la déclaration d'utilité publique du secteur Centre ont débuté en janvier 2020. Ces études ont commencé par un diagnostic de la situation existante et couvrent différentes thématiques, telles que l'analyse des infrastructures existantes, les ouvrages d'art, l'assainissement, la géotechnique, etc. La décision ministérielle du 28 juin 2019 a acté le principe d'aménagement correspondant à l'élargissement de l'A31 à 2x3 voies sur ce secteur, mais les études préalables ne sont pas terminées.

Concernant le secteur Sud, une étude de mobilité, menée par l'État et l'ensemble des collectivités locales compétentes en matière de mobilité, a été réalisée entre 2022 et 2023. En 2026, cependant, aucun aménagement routier n'a fait l'objet d'une étude d'opportunité ni n'a été acté.

Néanmoins, dans le cadre de la déclaration d'utilité publique du seul secteur Nord du projet A31bis, l'État a fait le choix ambitieux d'élaborer, dès ce stade, une évaluation environnementale globale couvrant l'ensemble du projet. Ce dernier correspond en effet un projet unique au sens du code de l'environnement et ayant fait l'objet d'un même débat public. Le maître d'ouvrage a fait ce choix dans l'objectif de présenter les impacts du projet dans son ensemble, et ce, dans une démarche d'exhaustivité des informations disponibles.

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

- Observation N° **1682.5** M P Meurant, **1785.3** Mme M Panova :

Ce projet prend-il en compte les données démographiques et économiques du moment ? Les récentes études montrent une baisse de la population générale dans les années à venir.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage s'appuie sur les données démographiques et économiques, les plus à jour lors de la production des différentes études, produites par les instituts nationaux de statistiques français et luxembourgeois. Ces données sont présentées dans la partie 2.3.1 de la pièce F (évaluation socio-économique).

- Observation N° **1700.1** M J lenczewsk :

Erreur en page 37/59 en pièce B, fig 35, est noté Thionville alors que c'est Terville.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage s'engage à corriger cette erreur dans la suite des études et des procédures pour la réalisation du projet.

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

- Observation N° **1624** M D Marchetti :

L'annexe "bilan des gaz à effet de serre" ne semble pas complète.

La page 22 indique "La note de calcul détaillée du bilan de gaz à effet de serre sur laquelle s'appuie l'étude est à retrouver ci-après" mais le document ne comporte aucune annexe.

Réponse du maître d'ouvrage :

Il s'agit en effet d'une omission involontaire. **Le maître d'ouvrage 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.** 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.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observations N° **1729** Rallumons les étoiles, **1800** M D RLE :

L'impact du surplus de phares LED de très grande portée n'a pas été prise en considération, tout comme l'éclairage chantier.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les dispositifs d'éclairages des véhicules sont strictement encadrés par la réglementation et ils sont cruciaux pour la sécurité routière. Ils font également l'objet d'une vérification de bon état lors des contrôles techniques périodiques obligatoires. La réglementation ne prévoit pas d'études particulière selon les typologies d'éclairages.

Les incidences du projet en matière de nuisances lumineuses durant le chantier sont l'objet de la partie 6.3.7.4 de l'étude d'impact (pièce E). L'organisation précise du chantier et les mesures permettant d'en limiter les impacts relèveront de l'autorisation environnementale à laquelle la réalisation du projet sera soumise.

- Observations N° **1730.1** AGIRR, **1833.2** Mme M Mantellini :

Erreur/oubli dans dossier ; pièce E1 p34, la vitesse est déjà limitée à 90.

Réponse du maître d'ouvrage :

Si la vitesse de circulation est limitée à 90 km/h sur le viaduc de Beauregard, elle ne l'est pas intégralement entre l'échangeur A30/A31 de Richemont et l'échangeur n°42 de l'A31 contrairement à ce qui est prévu dans le cadre du projet.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observation N° **1884.2** M H Caprel :

Pour prendre connaissance de ce projet il faut se rendre sur site... même pour accéder aux documents dématérialisés.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le dossier d'enquête publique était consultable :

- Au format papier dans les 15 mairies du périmètre de l'enquête du 11 mai au 27 juin 2026. Chaque dossier était accompagné d'un guide de lecture pour faciliter la recherche d'information ;
- Au format numérique sur le registre numérique www.enquete-publique-a31bis-nord.fr dès le lundi 27 avril 2026 à 9h00.

Commentaire de la commission d'enquête

Le dossier était disponible sur le registre dématérialisé 2 semaines avant le début de l'enquête soit 9 semaines au total et plus de 41 000 visiteurs l'ont consulté.

- Observation N° **1905.5** commune de Kanfen :

Revoir échangeur 44 pour tenir compte d'une emprise supplémentaire sur un aménagement communal et sur des réserves foncières stratégiques pour le développement économique de l'intercommunalité.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage s'engage à retenir une variante de l'échangeur qui n'impact pas l'aménagement communal évoqué dans cette observation. Dès lors, la bretelle de sortie de l'A31 dans le sens Luxembourg -> Thionville sera aménagée au plus proche de la bretelle existante. Le maître d'ouvrage s'engage donc à assurer, à la commune, l'absence d'impact sur son aménagement et à poursuivre le dialogue étroit qu'elle entretient avec elle.

De plus, concernant le 2ème point, le maître d'ouvrage s'engage à poursuivre la consultation avec l'ensemble des collectivités locales concernant l'élaboration précise du dispositif de compensation des impacts environnementaux résiduels du projet. L'objectif du maître d'ouvrage est bien de conjuguer la faisabilité du projet dont fait partie celle de son dispositif compensatoire et le développement économique du territoire.

*Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.*

- Observations N° **2024.1** MX Philippe, **2238.1** collectif Entrange :

Pourquoi n'y a-t-il pas d'objectif à 60 dB(A) la nuit sur le secteur Entrange contrairement à d'autres secteurs urbanisés ?

Est-il possible de documenter et rendre publique les planches 3/14 Jour et nuit manquantes ?

L'asymétrie de traitement d'Entrange Est/Ouest n'est pas réellement justifiée

Les conditions météorologiques pendant les mesures ne sont pas documentées.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les modélisations du bruit généré par l'infrastructure en situation de projet présentées dans la partie 5.3.1 de la pièce K7 (Annexe 7, étude acoustique) montrent que l'élargissement sur place à 2x3 de l'A31 n'induit pas une augmentation du bruit supérieure à 2 dB(A) en façade des habitations des communes traversées par l'A31 actuelle.

Dès lors, conformément aux articles R571-44 et R571-45 du code de l'environnement (rappelé dans la partie 3 concernant le cadre réglementaire de l'étude), l'aménagement ne constitue pas une transformation significative de la voie existante. La réglementation ne définit donc aucun objectif applicable sur cette section.

Toutefois, de manière volontaire, le maître d'ouvrage souhaite profiter de l'opération pour prendre des mesures de protections acoustiques à la source des zones d'habitation des communes de Kanfen, d'Entrange et de Thionville. Ces mesures de protections à la source sont présentées en détail dans la partie 5.3.2.1 de la pièce K7 et rappelé en synthèse dans la partie 4.5 de la pièce B.

Afin de favoriser l'intégration du projet dans son environnement, ces secteurs ont donc été intégrés dans les zones à protéger acoustiquement dans le cadre du projet A31bis afin de réduire globalement les impacts acoustiques de l'A31. Ces protections acoustiques seront inscrites dans la déclaration d'utilité publique du projet.

Les planches 3/14 de jour et de nuit sont respectivement disponibles aux pages 194 et 208 de la pièce K7. De plus, les conditions météorologiques sont précisément documentées ; elles font l'objet de la partie 4.3 de cette même pièce.

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

- Observation N° **1718.7** M E Nicolas :

Une tranchée couverte présente plus d'avantage qu'un tunnel profond.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les variantes étudiées dans le cadre du projet et les raisons pour lesquelles la variante finale a été retenue sont présentées dans la partie 3.2 de la pièce B. Concernant le fuseau F4, des variantes en tunnel profond et en tranchée couverte ont été étudiées. La variante F4 – Tranchée couverte a été écartée à la demande de nombreux représentants des collectivités locales, étant donnée le besoin d'expropriations d'habitations pour réaliser cette variante et l'impact plus important sur les zones urbanisées notamment durant la phase de travaux (impacts visuels et sonores plus importants).

- Observation N° **1746.1** M C Dupont :

Réexamen du bilan coûts/avantages en intégrant l'ensemble des coûts environnementaux et sanitaires.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le bilan coûts/avantages qui intègre l'ensemble des coûts environnementaux et sanitaires est précisément l'objet du bilan socio-économique présenté dans la pièce F. Les cadres réglementaire et méthodologique dans lesquels l'évaluation socio-économique est réalisée sont exposés dans les parties 1.2 et 1.3 de la pièce F. En complément, la méthodologie complète de l'étude d'impact et de l'évaluation environnementale est l'objet de la partie 8 de la pièce E.

- Observation N° **1746.3** M C Dupont :

Démontrer la compatibilité du projet avec la Stratégie nationale bas-carbone.

Réponse du maître d'ouvrage :

Comme indiqué à plusieurs reprises dans les réponses aux observations de la thématique "environnement", les émissions de gaz à effet de serre induites par le projet sont très faibles relativement à celles déjà observées sur l'A31, la différence entre le scénario de projet et celui de référence est en effet mineure. Elles s'expliquent essentiellement par l'allongement du trajet ainsi que l'augmentation de la vitesse moyenne des véhicules. Ces éléments sont présentés dans l'annexe bilan des GES (pièce K2).

En premier lieu, 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, 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, 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).

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.

En outre, les Accords de Paris sur le climat 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.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observation N° **1746.4** M C Dupont :

Reprise de l'étude d'impact conformément aux recommandations de l'Autorité environnementale.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'étude d'impact du projet a fait l'objet d'une reprise significative pour répondre aux recommandations de l'Autorité environnementale et plusieurs éléments de la conception du projet ont été modifiés. Le mémoire en réponse du maître d'ouvrage à l'Autorité environnementale (pièce J2) précise pour chaque thématique les réponses ou les parties du dossier qui ont été modifiées.

Commentaire de la commission d'enquête

En cas de Déclaration d'Utilité Publique, une nouvelle enquête serait diligentée avec une nouvelle étude d'impact réactualisée.

- Observation N° **1857.4** :

L'ouverture de l'enquête publique devait se faire au plus tard le 12 novembre 2023. Pour respecter le délai de 8 ans.

Réponse du maître d'ouvrage :

Conformément aux dispositions de l'article L.121-12 du code de l'environnement, l'enquête publique n'ayant pas été ouverte dans les 5 ans suivant la publication du bilan du débat public de 2015, établi par le président de la commission nationale du débat public (CNDP), la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités a ressaisi la CNDP le 20 mars 2024. Ce délai était de 5 ans selon l'état du droit à la date de la conclusion du débat public en 2015. Dans sa décision du 2 mai 2024, la CNDP a considéré que le secteur Nord du projet A31bis, qui n'a pas été substantiellement modifié, ne nécessitait pas la relance de la concertation avec le public. La CNDP indique donc qu'il y a lieu de poursuivre la concertation assurant la bonne information et participation du public jusqu'à l'enquête publique. La décision de la CNDP du 2 mai 2024 est présentée dans la pièce K13 du dossier d'enquête.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Observation N° **2239.1** AGIRR :

Il n'a pas été étudié de solutions autres que routières pour éviter le contournement ouest de Thionville.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage a produit une réponse complète à cette observation dans la partie B.II.2.3 du présent document, au sujet des alternatives au projet.

- Observations N° **2241.3** Assoc Coin de paradis, **2270.1** LNE :

Une sous-estimation des impacts sur la biodiversité, mesures ERC à compléter.

Une analyse insuffisante de la pollution lumineuse.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage rejette ces allégations qui ne se fondent pas sur des constats objectifs.

L'analyse des impacts sur les biodiversités ainsi que la démarche visant à éviter, réduire et compenser ces impacts a fait l'objet d'une étude complète présentée dans le dossier (étude annexe n°6, pièces K3 à K6) dont les résultats sont présentés dans l'évaluation environnementale du projet (étude d'impact, pièce E). L'analyse des nuisances lumineuses est également l'une des dimensions étudiées, à la fois concernant leurs impacts sur la biodiversité (partie 6.3.2.1.1.1 de la pièce E puis concernant chaque type d'espèces) ou sur les zones habitées (partie 6.3.7.4 de la pièce E).

- Observations N° **1409.1** Huglo Lepage Avocats, **1891.7** M JP Mouraux :

Insuffisances et omissions du dossier

- Sur la réduction artificielle du périmètre et l'absence d'évaluation du secteur Sud
- Sur le devenir de l'A31 existante non intégrée au périmètre de l'évaluation
- Sur le refus d'étudier l'hypothèse de gratuité
- L'absence de cartographie relative à l'allée des Marronniers et l'insuffisance du dossier
- L'absence de mention du déplacement de la ZAE Sainte-Agathe

Réponse du maître d'ouvrage :

- Sur le périmètre de l'étude d'impact

Le maître d'ouvrage réfute l'allégation d'un fractionnement artificiel du projet. Au contraire, conformément à l'article L. 122-1 du code de l'environnement, l'État a fait le choix ambitieux d'élaborer, dès le stade de la première enquête publique relative uniquement au secteur Nord, une évaluation environnementale globale couvrant l'ensemble du projet. Le maître d'ouvrage a fait ce choix dans l'objectif de présenter les impacts du projet dans son ensemble, et ce, dans une démarche d'exhaustivité des informations disponibles, même si les différentes opérations éventuelles du projet ont des temporalités très différentes.

Les aménagements prévus sur ces trois secteurs sont présentés exhaustivement dans le présent dossier (notamment dans la partie 2 de la pièce E). A ce stade, seuls les secteurs Nord et Centre ont fait l'objet d'un arbitrage ministériel. Les principes d'aménagement ont été arrêtés par décision ministérielle du 5 janvier 2024. De plus, même si les études préalables à la déclaration d'utilité publique sont toujours en cours, la décision ministérielle du 28 juin 2019 a acté le principe de l'élargissement sur place à 2x3 voies sur le secteur Centre. A l'inverse, si plusieurs variantes d'aménagement ont été historiquement étudiées sur le secteur Sud, dans le cadre d'une démarche partenariale avec les collectivités, aucun aménagement routier, ni aucun investissement n'a fait l'objet d'étude d'opportunité et n'a été acté.

- Sur le devenir de l'A31 existante :

Le maître d'ouvrage réfute l'allégation selon laquelle l'A31 en traversée de Thionville serait exclue du périmètre du projet.

La construction d'un contournement autoroutier de Thionville vise justement à diminuer la circulation sur l'actuelle autoroute A31 entre l'échangeur A30/A31 de Richemont et la jonction avec la future section neuve, au niveau de l'échangeur de l'Etoile à Florange, au nord de Thionville (actuel échangeur n°42). Les incidences et impacts du projet sur l'A31 existante sont présentées dans l'étude d'impact (pièce E), et ce, pour l'ensemble des thématiques étudiées.

En complément, le projet A31bis inclut le traitement de l'A31 existante en traversée de Thionville :

- Interdiction de circulation pour les poids lourds en transit dans la traversée ;
- Réduction de la vitesse maximale autorisée à 90 km/h ;
- Résorption des points noirs du bruit (PNB) le long de la traversée.

En cas de déclaration d'utilité publique du projet et selon les suites données à la présente enquête publique, plusieurs options sont ensuite ouvertes à la discussion entre l'État et les parties prenantes du territoire sur le devenir, à plus long terme, de la traversée de Thionville.

- Sur l'hypothèse de gratuité

Le maître d'ouvrage a produit une réponse complète à cette recommandation de l'Autorité environnementale dans la partie 2.3.2 de la pièce J2 (Mémoire en réponse).

- L'absence de cartographie relative à l'allée des Marronniers et l'insuffisance du dossier

La cartographie actualisée des abords intégrant l'inscription de l'allée des Marronniers du 13 mai 2025 est bien présentée dans le dossier à la page 353 de la partie 3 de la pièce E (partie 4.7.1.2 de l'Etude d'impact) et à la page 359 de la partie 4 de la même pièce (partie 6.3.8.1 de l'Etude d'impact).

- Sur le déplacement de la ZAE Sainte-Agathe

Tout d'abord, la conception du projet est réalisée avec l'objectif constant de limiter ses impacts. A ce titre, l'objectif est ainsi de limiter les incidences de l'aménagement du futur échangeur de Sainte-Agathe, dont l'emprise foncière a été augmentée pour prendre en compte les demandes du public et des acteurs locaux concernant les mouvements locaux. Le maître d'ouvrage rappelle par ailleurs que, d'une part, les études du projet doivent permettre de montrer la faisabilité technico-économique d'un aménagement conforme au référentiel de conception, dans l'emprise foncière donnée. D'autre part, que les illustrations présentées dans le dossier d'enquête, établies sur la base des études préalables de l'opération, ont un caractère strictement indicatif.

Dans le cadre du présent mémoire en réponse, le maître d'ouvrage a présenté une nouvelle variante de l'échangeur ayant impact très limité sur la zone d'activités Sainte-Agathe (cf. Partie C "Propositions du public") et il s'est engagé à la retenir pour la suite des études et des procédures du projet. Le concessionnaire sera donc en mesure de limiter strictement les impacts sur les entreprises et donc le besoin de relocalisation de celle-ci.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage souligne qu'il n'est pas compétent s'agissant de la stratégie de relocalisation des entreprises potentiellement déplacées. L'État accompagne toutefois la Communauté d'Agglomération (TFA) pour privilégier des relocalisations sur des terrains déjà artificialisés et garantir la pérennité des entreprises.

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

- Observation N° **1746.2** M C Dupont :

Faire une étude sincère des reports de trafic induits par le péage, ainsi que le scénario de gratuité recommandé par l'Ae.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les modélisations de trafic dans le scénario futur avec le projet sont présentées, pour l'ensemble des axes, y compris secondaires, dans la partie 3.2.2 de la pièce F (évaluation socio-économique).

De plus, concernant la gratuité, le maître d'ouvrage a produit une réponse complète à cette recommandation de l'Autorité environnementale dans la partie 2.3.2 de la pièce J2 (Mémoire en réponse).

- Observation N° **1409.13** Huglo Lepage Avocats :

Sur la section de l'A31 élargie à 2x3 voies au nord de Thionville, le maître d'ouvrage qualifie le projet de non-transformation significative. Cette qualification est hautement contestable.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les modélisations du bruit généré par l'infrastructure en situation de projet présentées dans la partie 5.3.1 de la pièce K7 (Annexe 7, étude acoustique) montrent que l'élargissement sur place à 2x3 de l'A31 n'induit pas une augmentation du bruit supérieure à 2 dB(A) en façade des habitations des communes traversées par l'A31 actuelle.

Dès lors, conformément aux articles R571-44 et R571-45 du code de l'environnement (rappelé dans la partie 3 concernant le cadre réglementaire de l'étude), l'aménagement ne constitue pas une transformation significative de la voie existante. La réglementation ne définit donc aucun objectif applicable sur cette section.

La notion de transformation significative est donc définie par le droit et les conclusions du maître d'ouvrage s'appuient sur les modélisations acoustiques présentées dans l'étude disponible dans le dossier d'enquête.

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

- Observation N° **1409.21** Huglo Lepage Avocats :

Absence de cartographie des abords de l'allée des Marronniers et consulter l'Architecte des Bâtiments de France avant toute déclaration d'utilité publique et obtenir l'accord du ministre de la culture.

Réponse du maître d'ouvrage :

Contrairement aux dires de l'association, le maître d'ouvrage a systématiquement complété et corrigé le dossier pour intégrer les préconisations de la DRAC Grand Est. Le reproche en non-exhaustivité du dossier présenté à l'enquête ne peut donc être que rejeté.

Ainsi, la cartographie actualisée des abords intégrant l'inscription de l'allée des Marronniers du 13 mai 2025 est bien présentée dans le dossier à la page 353 de la partie 3 de la pièce E (partie 4.7.1.2 de l'Etude d'impact) et à la page 359 de la partie 4 de la même pièce (partie 6.3.8.1 de l'Etude d'impact).

C. Propositions du public, réponses du porteur de projet et commentaires de la commission d'enquête

- Propositions N° **10.3**, **264** M S Gary, **1207.1**, **1266.7** M A Dallem, **1317.12** M Anthony, **1975.5** M M Bujon, **2119** :

Organiser un référendum, il aurait été judicieux de demander aux utilisateurs de faire le choix du fuseau.

Réponse du maître d'ouvrage :

La procédure de déclaration d'utilité publique est strictement encadrée par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et le code de l'environnement. Cette procédure ne prévoit pas aujourd'hui la possibilité d'organiser un référendum, dont l'objet et le périmètre seraient par ailleurs très complexes à définir compte tenu de l'importance du projet au niveau national et européen.

La participation du public au choix du fuseau a été réalisée conformément au code de l'environnement (articles L121-1-A à L121-24 et R121-1 à R121-28), en particulier lors du débat public de 2015 puis du processus continu de concertation, dont les concertations publiques de 2018-2019 et 2022-2023.

Commentaire de la commission d'enquête

Toute personne avait l'opportunité de participer à cette enquête ; pour rappel 41 348 personnes ont consulté le registre dématérialisé.

- Proposition N° **19.1** :

Superposer 2 autoroutes (A86 Duplex) pour la traversée de Thionville.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'aménagement sur place de l'autoroute A31 dans Thionville, quelles que soient les modalités de conception retenues, ne répond pas aux objectifs du projet et notamment la meilleure desserte du territoire, la réduction des nuisances et l'aménagement d'un itinéraire de transit fiable et sécurisé, tel que décrit au §3.1.3 de la pièce B.

Par ailleurs, l'exemple de l'A86 invoqué n'est pas applicable à la traversée de Thionville :

- L'ouvrage représente un investissement de 240 M€/km, nettement supérieur au coût kilométrique de la variante portée à l'enquête ;
- L'A86 est seulement autorisée aux véhicules légers (et donc interdite aux poids lourds), restriction impossible sur cet axe très utilisé par les poids lourds aujourd'hui et inscrit au Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T), qui interdit expressément cette restriction ;
- Cette autoroute ne comprend qu'un unique échangeur sur un tronçon de 10 km contre 5 sur A31 dans la traversée de Thionville. La gestion des accès impliquerait la création d'ouvrages massifs sur un foncier densément urbanisé ;
- Les problématiques d'exploitation sous chantier, obstacle déjà rédhibitoire pour un élargissement simple de l'A31 en traversée de Thionville, seraient encore plus complexes et bloquantes pour construire une autoroute en duplex de l'autoroute existante.

- Propositions N° **22.6** Paysage de France, **33.12** M F. Golin, **166.6** M P Tarillon, **192.9** Fédération patrimoine-environnement, **328.11**, **374.11** D Aymer, **387.8** Mme M Millet, **508.12**, **451.9** Groupe National de Surveillance des arbres, **1037** M D Libessart, **1120.5** Mme C Garreaud, **1307.8**, **2047.5** M Foucauld, **2057.5** Mme A Humbert, **2061.10** Mme A Humbert, **1409.8** Huglo Lepage Avocats : Étudier un dispositif de gestion dynamique des voies dans la traversée de Thionville (glissière centrale mobile, voir vidéo 1037).

Réponse du maître d'ouvrage :

1. D'une part, la construction du contournement autoroutier de Thionville va significativement diminuer la circulation sur l'actuelle autoroute A31 entre l'échangeur A30/A31 de Richemont et la jonction avec la future section neuve, au niveau de l'échangeur de l'Etoile à Florange (cf. §3.2.2 de la pièce F).

Comme spécifié au §2.9 de la pièce B, le projet constitue une opportunité de pouvoir faire évoluer l'A31 actuelle en traversée de Thionville. Le projet A31bis inclut le traitement de la traversée de Thionville :

- Interdiction de circulation pour les poids lourds en transit dans la traversée ;
- Réduction de la vitesse maximale autorisée à 90 km/h ;
- Résorption des points noirs du bruit (PNB) le long de la traversée.

Selon les suites données à l'enquête publique, l'État lancera au second semestre une concertation avec les gestionnaires de voiries concernés (dont la Région Grand Est gestionnaire de l'axe depuis le 1^{er} janvier 2025) sur le devenir, à plus long terme, de la traversée de Thionville.

2. D'autre part, un tel dispositif de glissière centrale mobile serait non seulement contraire à la réglementation française, mais également extrêmement dangereux, en totale contradiction avec les normes de sécurité routière et les objectifs mêmes du projet A31bis (cf. §2.4 de la pièce B). Il ne saurait donc constituer une alternative au projet présenté à l'enquête.

Aucun texte réglementaire (code de la route ou code de la voirie routière) ne prévoit en effet un tel aménagement pour une autoroute de liaison. Les normes autoroutières (ICTAAL) imposent des dispositifs de retenue fixes et scellés (séparation physique infranchissable) précisément pour éviter les chocs frontaux, dont les conséquences sont dramatiques à haute vitesse.

Les rares exemples de voies réversibles en France (comme sur le pont de Saint-Nazaire) ou à l'étranger concernent des sections urbaines ou des ouvrages d'art (de quelques centaines de mètres jusqu'à 2 km maximum), sans séparation physique des flux, avec des limitations de vitesse à 50 km/h. Ces systèmes sont mis en place sur des sections ne pouvant être élargies dans des conditions technico-financières soutenables.

Aucun cas de voie réversible n'existe donc pour une autoroute, avec une limitation de vitesse courante, sur plusieurs kilomètres et pour cause : le risque serait inacceptable, et les erreurs de trajectoire ou les contre-sens auraient de graves conséquences. Les voiries à trois voies ont par ailleurs été abandonnées en France en raison de leur dangerosité avérée : multiplicité des accidents frontaux, difficultés de gestion des dépassements et confusion pour les usagers.

Même en supposant l'existence d'une solution théorique, les risques de sécurité routière seraient également majeurs et les contraintes d'exploitation insurmontables. Un système de barrière mobile augmenterait ainsi significativement le risque de chocs frontaux, sans garantir une séparation physique

permanente entre les deux sens de circulation. Tout défaillance technique ou humaine (ex : véhicule bloqué en voie centrale, erreur de manœuvre) exposerait les usagers à des collisions à hautes vitesses. De plus, un tel dispositif engendrerait des perturbations de la circulation avec des coupures de voies quotidiennes pour descendre/monter la glissière (avec des temps d'intervention incompatibles avec le trafic autoroutier).

Ce type de dispositif, plus complexe et technique, est également sujet d'avaries beaucoup plus fréquentes qu'un système classique, ce qui réduirait alors la capacité de l'autoroute le temps de réparer le dispositif (ex : passage à 2x1 voies), aggravant donc les congestions et allant à l'encontre des objectifs du projet.

Un tel dispositif est également très coûteux (maintenance quotidienne, intervention des personnels), et aggraverait le risque de sécurité routière pour les agents d'exploitation, avec des opérations de manutention à réaliser plusieurs fois par jour qui exposeraient les agents de la route à des risques importants (intervention en pleine section courante sans coupure du trafic).

Enfin, la mise en place de ce dispositif imposerait tout de même des travaux importants, notamment sur les ouvrages d'art, puisque certains ouvrages de franchissement de l'autoroute prennent appui sur le terre-plein central existant et devront donc être modifiés substantiellement.

Le porteur de projet indique également que le système présenté dans la contribution 1037 comme un système de voie réversible n'en est pas un. La vidéo citée montre l'ouverture d'une voie supplémentaire sur l'un des sens de la route urbaine sans changer la configuration ni la capacité de l'autre sens, ce qui ne correspond donc pas au principe d'un système permettant de rendre une voie réversible.

Le dispositif présenté dans la vidéo correspond à celui mis en place sur l'autoroute A4 à l'entrée de Paris : il était possible d'ouvrir ou de fermer à la circulation la bande d'arrêt d'urgence avec des barrières pour ajouter une voie dans un sens lors des congestions. Ce dispositif a été abandonné à la suite de pannes récurrentes.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note, la sécurité doit rester la priorité.

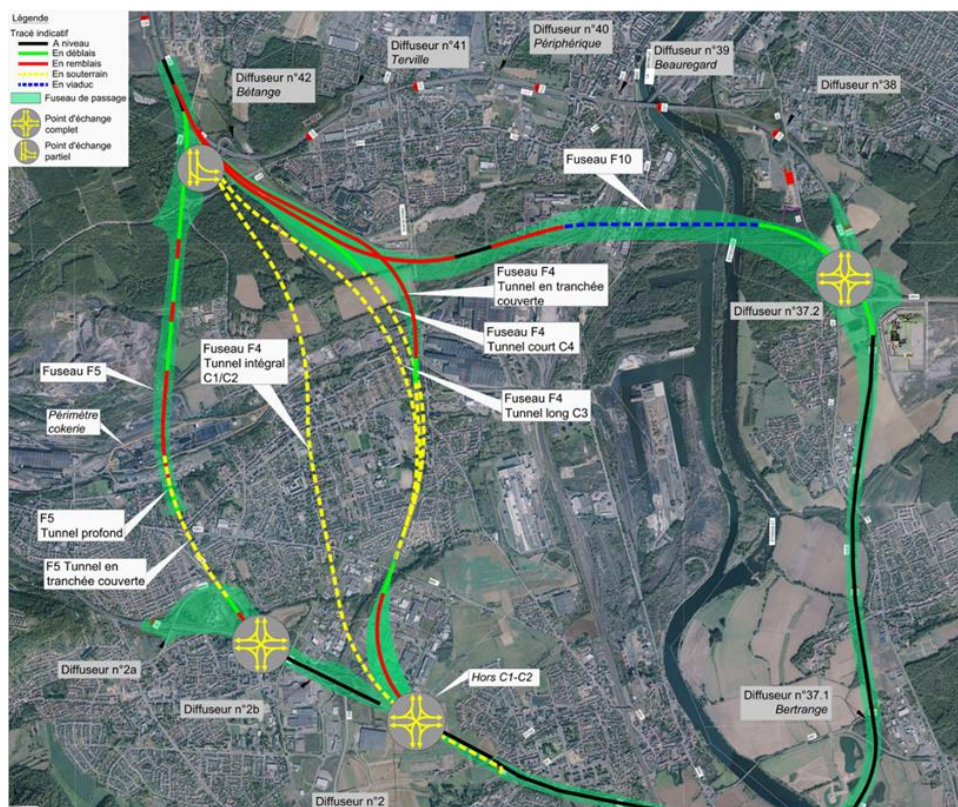
-Propositions N° **9.6**, **21.7** M R Lussac, **22.7** Paysage de France, **29**, **30** M F Mottez, **34.1** M A Léonard, **192.9** Fédération patrimoine-environnement, **328.1**, **374.4** D Aymer, **387.8** Mme M Millet, **421.6**, **538.8**, **1120.6** Mme C Garreud, **1157.2** commune de Terville, **1216.4** Demeure historique, **1290.3**, **1307.5**, **1390.4** M A Lemasson, **1409.20** Huglo Lepage Avocats, **1810.4** commune de Nilvange, **2149.2**, **1893.2** commune de Terville, **1963.2** commune de Florange, **1973.4** commune de Manom, **2047.3** M Foucauld, **2118.2** M A Léonard, **2206.8** Mme I de Meaux :

Allonger la tranchée couverte à la sortie 42.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet présenté à l'enquête dont le tracé a été acté par décision ministérielle du 5 janvier 2024 est le fruit de plusieurs années d'études et de concertation. La réponse aux objectifs du projet a impliqué de rechercher un fuseau de passage pour le contournement de Thionville par une section neuve. Dans ce cadre, une dizaine de fuseau et plusieurs variantes d'aménagement dans certains fuseaux ont été étudiées et soumises à des analyses multicritères successives. L'historique des études antérieures est rappelé au §3 de la pièce B.

En application de la lettre de commande ministérielle du 28 juin 2019, plusieurs variantes ont été étudiées plus précisément au sein des fuseaux F4 et F10. Au total, 8 variantes ont fait l'objet d'études approfondies : cinq variantes sur le fuseau F4 avec des longueurs de tunnel différentes, deux variantes sur le fuseau F5 et une variante sur le fuseau F10 (voir figure ci-dessous).



Un tableau d'analyse multicritères a été réalisé et présenté lors du comité de pilotage du 7 janvier 2022. Il est à retrouver au §3.2.4.1 de la pièce B.

Le comité de pilotage du 4 mars 2022 a ensuite permis de sélectionner 4 variantes pour le secteur Nord parmi celles proposées et soumises à une analyse multicritère, pour être exposées lors de la concertation.

Notamment, les variantes F4-C1, F4-C2 et F4-C3 ont été écartées puisque leur faisabilité économique n'était pas démontrée. De plus, la variante F4-Tranchée couverte a été écartée à la demande de certains élus locaux, étant donnée le besoin d'expropriations d'habitations et l'impact plus important sur les zones urbanisées notamment durant la phase de travaux (impacts visuels et sonores plus importants).

La solution proposée dans ces contributions correspond à la solution F4-C3 qui a précisément été écartée dans le cadre de la concertation continue sur le projet.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de ce point mais regrette que cette proposition ne soit pas réétudiée.

- Propositions N° **24.6** M L Escamilla, **27.5**, **41.3**, **166.7** M P Tarillon **174.3**, **199.5**, **274.5**, **337.2** M C Przybylski, **376.8** Mme Élodie, **629.2**, **1110.6**, **1425.1** M Frédéric, **1426.8** Écologistes, **1427.2** M H Gaulier, **1620.4**, **1660.3** N Brun Bellut, **1781.4**, **1868.7** Mme A Cuny, **1870.5** M G Wobedo, **1873.1**, **1917.2** commune d'Illange, **1943.4**, **1952.5**, **1969.4** M Guy, **1982.2** M V Sanna, **1997.2** Mme G Poissenot, **2041.3** M Alain, **2045.5** M E Cadoret, **2070.9** Mme E Talarczyk, **2081.9** Mme MT Valentin, **2100.9**, **2132.4** Air Vigilance, **2139.4** Mme E Riviere, **2140.2** M T Colin, **2156.9** Mme F Simon, **2159.3**, **2257.6** M JJ Faveriel, **2284.4**, **2302.8** :

Augmenter le nombre de jours de télétravail à 50 voire davantage.

Réponse du maître d'ouvrage :

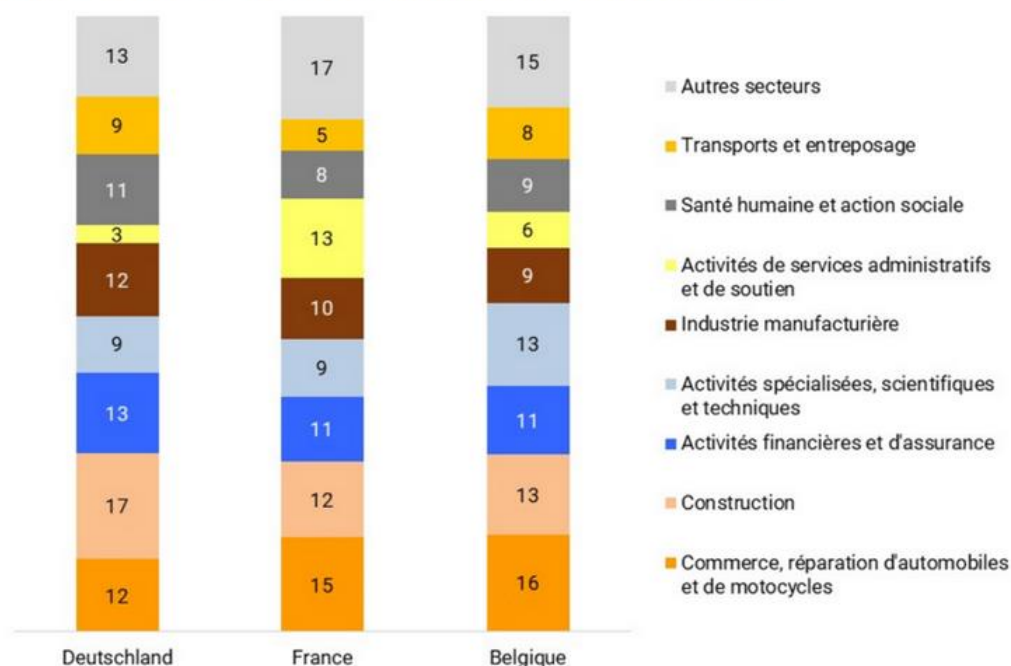
Le maître d'ouvrage souligne en préambule qu'il n'est pas compétent sur cette question qui relève de la législation d'un pays étranger et de la libre organisation des entreprises. Toutefois, il tient à apporter plusieurs précisions à ce sujet.

D'une part, le nombre de jours de télétravail des travailleurs transfrontaliers n'est pas formellement limité. Il existe uniquement des seuils fiscaux et sociaux. Notamment, les jours télétravaillés au-delà d'un seuil de 34 jours sont fiscalisés en France. Il s'agit d'une souplesse au droit européen qui pose le principe de la fiscalisation du travail dans le pays dans lequel il est exercé.

D'autre part, si le développement du télétravail pourrait en effet réduire la demande déplacement, on observe toutefois un "effet rebond" dans les déplacements des personnes télétravaillant. En effet, ces dernières continuent de se déplacer dans la journée pour d'autres motifs que celui "domicile-travail", ce qui limite l'effet sur la réduction du besoin de mobilité.

Par ailleurs, dans le contexte franco-luxembourgeois, une grande partie des métiers occupés par des travailleurs transfrontaliers ne peuvent pas être exercés en télétravail. La figure ci-dessous présente la spécificité sectorielle des frontaliers travaillant au Luxembourg. On note que, au moins 50% des emplois relèvent des secteurs du transport, de la santé, de l'industrie manufacturière, de la construction ou du commerce, qui ne peuvent pas être exercés en télétravail.

Spécificités sectorielles des frontaliers travaillant au Luxembourg



Spécificités sectorielles (NACE rév. 2) des frontaliers travaillant au Luxembourg par pays d'origine au 31/03/2023 (répartition en %)
Calculs : IBA-OIE | Source : IGSS

Enfin, le maître d'ouvrage souligne que le gouvernement français a transmis, au gouvernement luxembourgeois en 2025, une proposition d'évolution du cadre fiscal : une augmentation du seuil fiscal existant en contrepartie du versement d'une compensation fiscale du Luxembourg à la France. Le Luxembourg n'a pas donné suite à cette proposition.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête estime que toutes les opportunités doivent être mise en œuvre pour réduire le trafic et le télétravail en est une. De plus, il présente d'autres avantages tels que :

- *Moins de trafic, donc moins de pollution,*
- *Moins de consommation de carburant donc moins de dépenses pour le salarié voire l'entreprise,*
- *Moins de fatigue pour le salarié,*
- *Une réduction des coûts liés à l'utilisation des locaux,*
- *Plus de motivation des salariés.*

Une cinquantaine de jours par an serait une avancée qui contribuerait à l'objectif commun du Luxembourg et de ce projet de réduire la congestion des A3 et A31.

- Proposition N° **67.3** :

A31 doit être considéré comme une nationale et donc gratuite dans sa totalité.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'A31 a été classée comme autoroute par les décrets portant déclaration d'utilité publique de chacune de ses sections.

Par ailleurs, l'article L122-4 du Code de la voirie routière dispose que : « L'usage des autoroutes est en principe gratuit. Toutefois, il peut être institué [...] un péage pour l'usage d'une autoroute en vue d'assurer la couverture totale ou partielle des dépenses de toute nature liées à la construction, à l'exploitation, à l'entretien, à l'aménagement ou à l'extension de l'infrastructure. [...] ».

Il est à noter par ailleurs que l'A31 est déjà concédée et soumise à péage sur sa section entre Beaune et Toul.

- Proposition N° **72** M J Massing :

Différencier participation financière entre Lorrain (vignette) et autre transit (péage).

Réponse du maître d'ouvrage :

Le droit communautaire prévoit l'extinction progressive de dispositif de type « vignette » pour les poids lourds et encadre les droits d'usage sur réseau transeuropéen de transport (RTE-T) dont l'A31 fait partie.

Un péage autoroutier est une redevance pour service rendu. Or le principe d'égalité devant les charges publiques, dont font partie les redevances pour service rendu, implique qu'à situations semblables il soit fait application de solutions semblables. Dès lors, pour un trajet donné, dans la mesure où il n'existe pas de différence de situation entre les usagers locaux et les autres usagers qui bénéficient du même service, le principe d'égalité des usagers devant le péage ne permet pas la gratuité pour les usagers locaux pour un trajet payant pour les autres usagers.

Le principe d'égalité devant les charges publiques ne fait pas obstacle à ce que des situations différentes fassent l'objet de solutions différentes. Ainsi le concessionnaire peut proposer des abonnements pour les usagers fréquents avec un tarif dégressif en fonction de la fréquence d'usage de l'autoroute.

Compte-tenu des enjeux liés aux déplacements pendulaires sur l'axe, l'État incitera 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. A titre d'illustration, des formules permettant des réductions jusqu'à 40% ont été proposées dans les dernières procédures achevées.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Propositions N° **76.3, 1256.5** Mme I Bertrand :

Créer une voie dédiée aux vélos électriques séparées des voitures.

- Proposition N° **2198.2** M A Mayer :

Faire pistes cyclables et pédestres de Zoufftgen à Thionville.

- Proposition N° **1916.1** commune de Zoufftgen :

Création d'un chemin d'exploitation qui longe l'autoroute côté ouest et création d'une liaison voie douce qui permet de rejoindre la Gare CFL de Bettembourg ou le réseau de transport Luxembourgeois.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les distances parcourues quotidiennement par les travailleurs transfrontaliers sont difficilement compatibles avec l'utilisation du vélo, même avec une motorisation électrique (cf. §2 de la pièce F). Le projet A31bis secteur Nord ne prévoit pas, à ce stade, la réalisation d'une piste cyclable parallèle à l'autoroute.

Le développement de l'offre cyclable constitue une mesure d'accompagnement à l'initiative des collectivités, qui détiennent la compétence. Il existe déjà plusieurs itinéraires cyclables parallèles à l'autoroute et reliant la France et Luxembourg : itinéraire entre Thionville et Dudelange passant par Hettange-Grande et Volmerange-les-Mines et itinéraire entre Thionville et Frisange via Kanfen et Zoufftgen.

La Région Grand Est a également élaboré un schéma directeur cyclable qui prend en compte l'enjeu des mobilités transfrontalières².

Enfin, le maître d'ouvrage s'engage à revenir vers la commune de Zoufftgen pour appréhender le besoin dont elle fait part concernant un chemin d'exploitation.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Propositions N° **34.2** M A Léonard, **2118.3** M A Léonard :

Éviter la zone Ste Agathe et modifier les accès pour éviter la traversée de Florange par les PL.

- Propositions N° **350.1** M A Leonard, **576.1, 1234.2** M A Léonard, **1264.1, 1974** E-Login4 :

Modification de l'échangeur 42.

- Propositions N° **350.2** M A Leonard, **576.1, 1234.3** M A Léonard, **1264.2** :

Modification de secteur St Agathe.

Réponse du maître d'ouvrage :

Tel qu'indiqué dans le mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale (cf. §2.2 de la pièce J2), la déclaration d'utilité publique correspond à la détermination d'un fuseau au sein duquel les acquisitions foncières seront réalisées pour la mise en œuvre du projet déclaré d'utilité publique. Dans le cadre du secteur Nord du projet A31bis, ces éléments ont vocation à être intégrés au cahier des charges de l'appel d'offre qui permettra de retenir l'opérateur concessionnaire qui réalisera les aménagements.

² <https://www.grandest.fr/wp-content/uploads/2024/06/schema-directeur-cyclable-regional.pdf>

Dès lors, les études d'optimisation des variantes d'aménagement des échangeurs au nord et sud de la section neuve et qui assurent le raccordement du contournement de Thionville avec les autoroutes A30 et A31 existantes, avec pour objectif de limiter les incidences du projet A31bis.

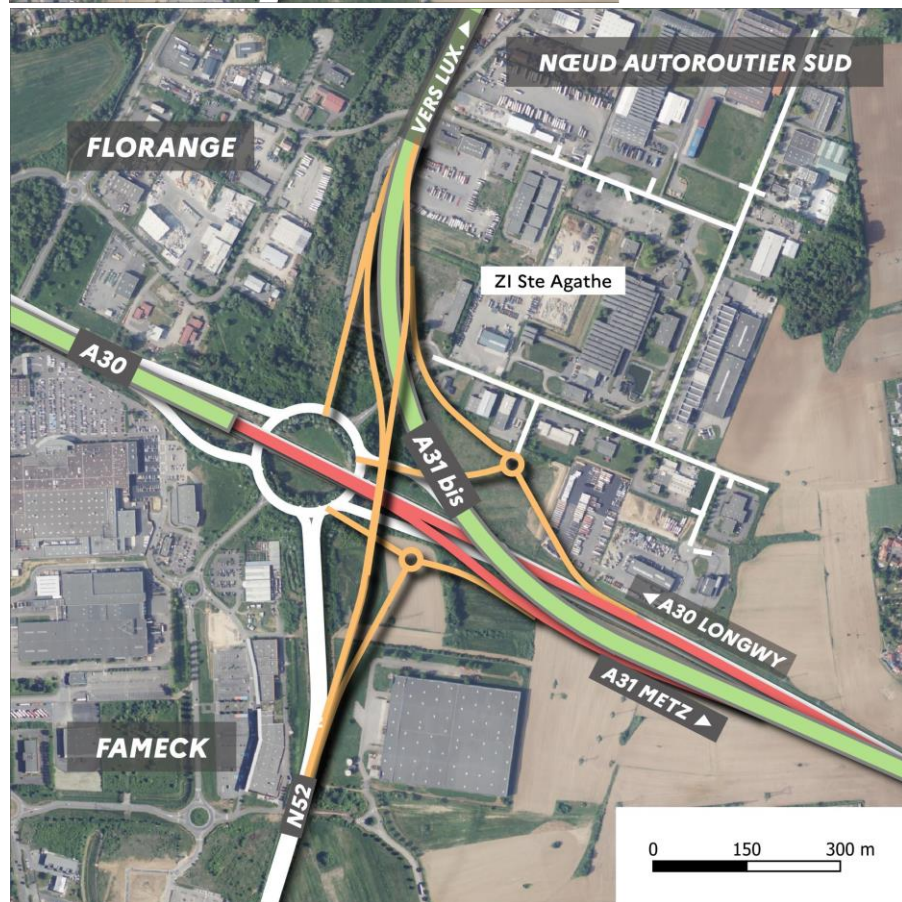
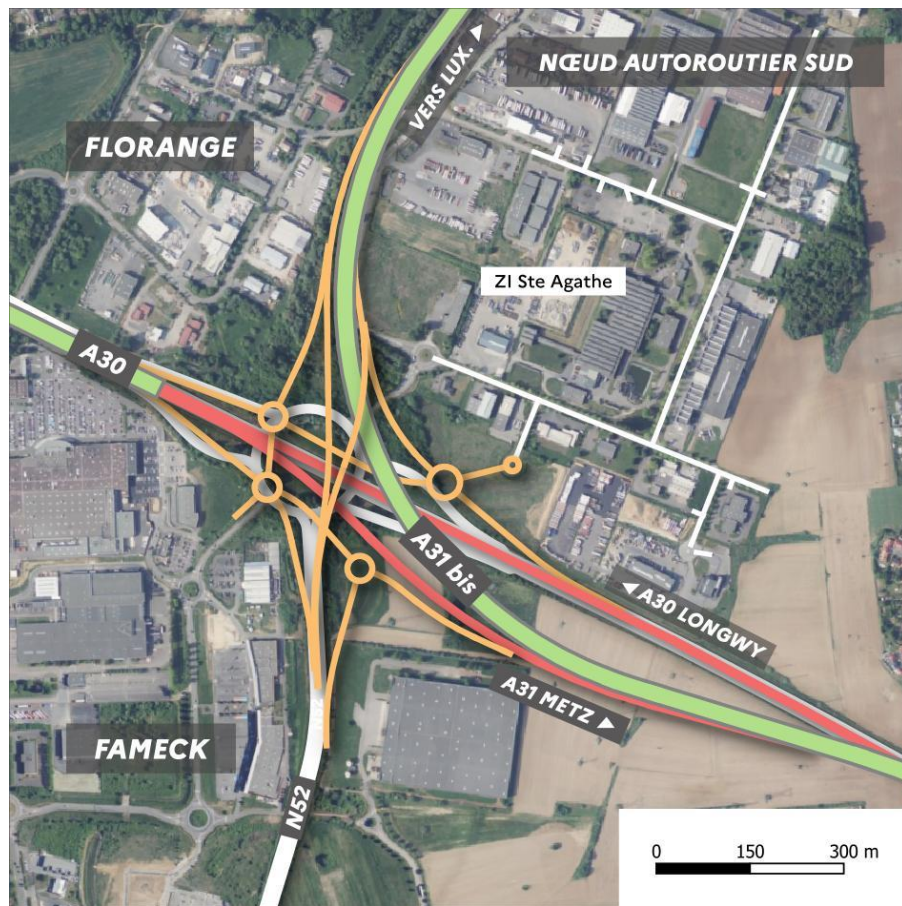
Certaines variantes d'aménagement proposées dans ces contributions sont en effet compatibles avec le fuseau de DUP présenté à l'enquête publique. L'opérateur concessionnaire est susceptible de concevoir un échangeur similaire aux variantes présentées par le maître d'ouvrage et le public, sous réserve de sa faisabilité technique, financière et environnementale. Parmi les propositions du public, on dénombre plusieurs dérogations importantes aux principes de conception fixés par l'Instruction du Gouvernement du 13 juillet 2015 portant sur les conditions techniques d'aménagement des autoroutes de liaison et ses annexes. Ces dérogations sont de nature à remettre en question la sécurité des usagers ainsi que le fonctionnement de l'infrastructure. Par ailleurs, l'impact environnemental de ces propositions est équivalent, sinon supérieur à celui de la variante indicative présentée dans le dossier d'enquête publique, sans dégager d'économie apparente. Enfin, certaines de ces variantes ne répondent pas aux objectifs du projet.

S'agissant du nœud nord de la section neuve (échangeur de Bétange), le maître d'ouvrage a déjà proposé une variante d'aménagement alternative dans le cadre du mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale (pièce J2 du dossier). Cette variante pourra être prise en compte dans la suite des études pour la réalisation du projet. Elle présente en effet moins d'impact environnemental que la variante indicative présentée dans le dossier. Le maître d'ouvrage s'engage à donc à poursuivre l'analyse de l'optimisation de ce futur échangeur dans la suite des études. Concernant l'allongement de la section souterraine prévue dans le projet vers le Nord, mentionné dans les observations, le lecteur est invité à consulter la réponse produite par le maître d'ouvrage aux Propositions N° 9.6, 21.7 M R Lussac et suivantes, dans la même partie C du présent document.

S'agissant du nœud sud de la section neuve (échangeur de Sainte-Agathe), susceptible d'engendrer des impacts sur la zone d'activités de Sainte-Agathe, le maître d'ouvrage a bien constaté les nombreuses observations exprimées par le public concernant cet enjeu. Il présente donc ci-dessous deux variantes qu'il s'engage à retenir pour la suite des études et la réalisation du projet. Pour mettre cet engagement en pratique. Ces deux variantes seront ainsi explicitement insérées dans le dossier des engagements de l'État.

La première variante ne présente quasiment aucun impact résiduel sur les entreprises de la zone. En revanche, elle pourrait avoir des impacts sur les zones humides situées à l'ouest de la zone d'activités.

Dès lors, pour assurer la démonstration de la faisabilité de l'aménagement, le maître d'ouvrage propose également une 2ème variante qui correspond à un aménagement sans impact environnemental supplémentaire par rapport aux variantes indicatives proposées dans le dossier. Cette variante aurait alors un impact, très limité, sur certaines entreprises, sans nécessiter la relocalisation d'entreprises industrielles.



Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête note avec satisfaction l'engagement du maître d'ouvrage à retenir des variantes ayant moins d'impact sur les entreprises de la zone Ste Agathe.

- Propositions N° **82.4** M D Remy, **166.5** M P Tarillon, **438.2**, **451.8** Groupe National de Surveillance des arbres, **455**, **704.2**, **705**, **796**, **1373**, **1405.1**, **1409.7** Huglo Lepage Avocats, **1410.1** M X Denorme, **1416**, **1508.3** M S Collado, **1686.3**, **1704.3** Mme C Le-neveu, **1719** M Éric, **1668** AGIRR, **1747.4** M F Villemandy, **1730.5** AGIRR, **1784.1**, **1787**, **1833.5** Mme M Mantellini, **1907.4**, **1928.3**, **2047.6** M Foucauld, **2057.6** Mme A Humbert, **2059.5** AGIRR, **2061.9** Mme A Humbert, **2168.1**, **2197.11** Florange Avenir, **2239.5** AGIRR :

Se limiter à 2X3 voies de Thionville jusqu'à la frontière pour assurer la continuité avec le côté luxembourgeois et renoncer au contournement de Thionville.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'élargissement à 2x3 sans le contournement de Thionville, ne constitue pas une alternative au projet présenté à l'enquête. En effet, l'élargissement de l'A31 limité au nord de Thionville ne permettrait pas de répondre aux objectifs du projet (cf. §2.4 de la pièce B).

Les études de trafic montrent que l'élargissement de l'A31 limité au nord de Thionville aurait pour effet d'accroître la pression du trafic en traversée de Thionville de l'ordre de 5 000 à 10 000 véhicules par jour supplémentaires. En conséquence, la traversée de Thionville constituerait un goulet d'étranglement sur l'axe autoroutier transfrontalier et serait fortement congestionnée.

Un tel élargissement limité au nord de Thionville ne permettrait donc pas de répondre aux objectifs du projet : le goulet d'étranglement ainsi constitué au droit de Thionville ne constituerait pas une réponse à la saturation actuelle de l'A31, qui s'étend de l'échangeur A30/A31 de Richemont (au sud de Thionville) et la frontière luxembourgeoise (au nord de Thionville).

Par ailleurs, un tel aménagement ne permettrait pas de réduire les nuisances pour les riverains de l'A31 en traversée de Thionville et le long des axes du réseau secondaire concurrents de l'A31. La desserte du territoire ne serait pas non plus améliorée, notamment vers les vallées de l'Orne et de la Fensch, les points d'échanges n'étant pas modifiés.

Enfin, un tel élargissement limité au nord de Thionville ne permettrait pas l'aménagement d'un itinéraire de transit fiable et sécurisé pour préserver le développement économique du territoire, les trafics de transit et de desserte locale demeurant sur la même infrastructure, inchangée, en traversée de Thionville.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Propositions N° **180.1** M T Faure, **201.3**, **503** M R Tomasicchio, **680**, **967.7** Mme R Rau, **993.3** Mme N Menzin, **1221.2** M P Lopez, **1242.2**, **1246.4**, **1313.2**, **1322.3**, **2129** M P Delayen :

Élargissement dès maintenant de l'A31 de 2 fois 2 voies à 2 fois 4 voies avec une voie dédiée au covoiturage et aux nombreux autocars (BHNS). Pour éviter tout problème de fraude, installer des radars de type VOM sur les voies de covoiturage liés à des panneaux d'affichages qui seront réglés en fonction du trafic.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet présenté à l'enquête prévoit uniquement un élargissement à 2x3 voies avec création d'une voie réservée aux transports en commun sur l'espace habituellement dédié à la bande d'arrêt d'urgence. Des sanctions sont prévues par le code de la route pour les véhicules circulant sur ces voies alors qu'ils n'y sont pas autorisés.

De plus, l'affectation de l'une des voies de circulation (la voie de gauche) au covoiturage est à l'étude en lien avec le Grand-Duché de Luxembourg. Les premiers résultats d'analyse sont présentés §3.3.1.2.1.4 de la pièce E2. Ces analyses permettent de démontrer que l'apparition des congestions dans un sens de circulation le matin et dans le sens opposé le soir imposerait de mettre en place une voie dynamique. Cette voie dynamique serait activable ou désactivable en temps réel en fonction des conditions de circulation dans chaque sens (donc avec des « panneaux d'affichages qui seront réglés en fonction du trafic ») pour que la voie réservée de covoiturage ne provoque pas une "sur-congestion", qui s'étendrait sur une plus grande distance que la congestion initiale et qui pénaliserait tous les usagers, covoitureurs ou non. Les premières analyses montrent par ailleurs que compte-tenu des niveaux de trafic aux heures de pointe, l'implantation d'une voie réservée au covoiturage ne serait pertinente que si les niveaux de covoiturage s'élevaient significativement. Dans le cas contraire, les perturbations engendrées sur les deux autres voies de circulation ne permettraient pas d'activer régulièrement la voie réservée dynamique, la rendant inefficace en pratique.

Au niveau national, il est par ailleurs à noter que 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 (véhicules non-covoitureurs circulant sur la voie réservée) important et non-compatible avec les objectifs de fonctionnement attendus. La mise en place de systèmes de contrôle sanction (type radar) devra être envisagée pour éviter les fraudes et permettre à la voie réservée au covoiturage d'être effective.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Proposition N° **279** M T Diebold :

Réaliser une autoroute 3x2 voies, en construisant 2 voies supplémentaires séparées de l'autoroute actuelle et mises en circulation alternée, sens sud-nord le matin et nord-sud le soir.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le lecteur est invité à consulter la réponse à la contribution 201.3 dans cette même partie C "Propositions du public" du présent document, qui répond partiellement à cette proposition.

En section courante, cette autoroute à sens alternatif serait séparée des voies à sens fixe par des terre-plein infranchissables pour former trois plateformes. Une telle configuration augmenterait significativement l'emprise de l'élargissement pour un nombre de voies équivalent.

Au droit des échangeurs, la gestion des accès à une telle autoroute est particulièrement complexe, impliquant la création de deux fois plus de liaisons au niveau de chaque échangeur.

Ces aménagements ont un coût financier, une consommation foncière et un impact environnemental significativement supérieurs au projet porté à l'enquête publique dont le nombre et la configuration des voies suffisent à répondre aux problématiques de saturation.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Propositions N° **164.3**, **166.4** M P Tarillon, **568.4**, **719.3**, **985.4** M J Mosson, **993.3** Mme N Menzin, **1167.3**, **1188.2** Mme R Rau, **1212.2** M Roger, **1245.2**, **1291.3**, **1467.5** Mme N Reins, **1493.4** Mme L Thomassin, **1583.2** M Bruno, **1611.2** Mme F Bonhoure, **1847.2** M V Klein, **1892.5** M JC Sager, **1902.3**, **2059.1** AGIRR, **2107**, **2132.5** Air Vigilance, **2239.6** AGIRR :

Taxer en premier les pro comme en Belgique, instaurer la taxe sur les poids lourds.

Réponse du maître d'ouvrage :

En droit national, une redevance pour service rendu est soumise au principe de proportionnalité entre la redevance payée et le service rendu. Dès lors, si les péages peuvent être différenciés en fonction des caractéristiques physiques des véhicules, il n'est pas possible d'exonérer certains usagers. En outre, le droit communautaire impose le plafonnement des péages supportés par les poids lourds à la part des coûts qui peut leur être imputée : usure de la route, occupation plus importante de la voirie, etc.

Les modélisations réalisées dans le cadre des études du projet A31bis prennent l'hypothèse d'un péage 3 fois supérieur pour les poids lourds (cf. §2.6 de la pièce F).

Par ailleurs, la mise en place d'une taxe sur la circulation des poids-lourds appelée « éco-contribution » est bien prévue par la région Grand Est sur le réseau routier national qui lui est mis à disposition avant même la mise en service du projet (il est annoncé d'ici mi-2027). Cette éco-contribution ne sera toutefois pas mise en place sur le réseau routier national concédé.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Propositions N° **16.1**, **166.3** M P Tarillon, **983.7**, **1245.3**, **1362.2**, **1409.9** Huglo Lepage Avocats, **1682.1** M P Meurant, **1660.5** N Brun Bellut, **2070.7** Mme E Talarczyk, **2287.2** M M Guendouzi :

Interdire aux poids lourds de doubler et de traverser Thionville, interdire les poids lourds aux heures de pointes.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet porté à l'enquête publique prévoit en effet une interdiction de transit des poids lourds sur la section de l'autoroute A31 en traversée de Thionville lors de la mise en service du contournement ouest de Thionville, prévu dans le cadre du projet A31bis secteur Nord (cf. §2.9 de la pièce B).

Aujourd'hui, les poids lourds de plus de 3,5 tonnes n'ont pas le droit de doubler entre 7h et 20h sur l'autoroute A31. Cette interdiction est donc déjà en vigueur. Elle a toutefois un effet limité sur la congestion : l'A31 au nord de l'échangeur de Richemont est déjà saturée lors des heures de pointe malgré la mise en place de cette mesure entre autres mesures d'exploitation.

Par ailleurs, le droit français et européen ne permet pas d'interdire la circulation des poids lourds aux heures de pointe, en dehors de certains jours particuliers pour certains types de véhicules (dimanche et jours fériés notamment). Cette mesure aurait par ailleurs de graves conséquences sur l'économie locale et nationale. Elle pénaliserait les entreprises locales en limitant significativement leur capacité de livraison et de réception.

Commentaire de la commission d'enquête

Un contrôle de l'interdiction de dépasser des poids lourds mériterait d'être plus efficace. Par exemple, l'instauration d'un système de vidéo verbalisation pourrait être une solution.

- Propositions N° **91.4, 160.3** M A Leonard, **576.1, 1807, 2195.6** M S Aubertin, **2071.11** de M J Wendenbaum, **2153.1** AGIRR :

Demander une participation financière voir la totalité au Luxembourg et à l'Union Européenne et utilisation de l'éco-taxe poids lourds.

- Proposition N° **348.2** M A Schmitt :

Soit l'État et les collectivités participent au financement et une partie du péage est affecté non au concessionnaire mais à une caisse destinée à des infrastructures ou des investissements alternatifs à la route : train, TCSP...

- soit, puisqu'on en parle depuis longtemps, instaurer enfin une taxe sur le trafic camion sur l'A31 de Toul à Luxembourg.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le mode de financement retenu pour le projet est celui de la concession sans subvention publique. Il n'est donc pas prévu de solliciter une contribution publique (française voire luxembourgeoise ou européenne) pour ce projet.

Par ailleurs, la mise en place d'une taxe sur la circulation des poids-lourds appelée « éco-contribution » est bien prévu par la région Grand Est sur le réseau routier national qui lui est mis à disposition avant même la mise en service du projet (il est annoncé d'ici mi 2027). Cette éco-contribution ne sera toutefois pas mise en place sur le réseau routier national concédé actuel ou futur et donc pas sur la section de l'A31 concernée par le secteur Nord du projet A31bis.

Enfin, le maître d'ouvrage souligne que le gouvernement a élaboré un projet de loi-cadre sur les transports qui est actuellement examiné par le Parlement. Ce projet de loi prévoit justement l'utilisation d'une partie des recettes des péages autoroutiers pour financer la régénération et la modernisation des infrastructures de transport collectif et notamment celles du réseau ferroviaire pour un montant supplémentaires de recettes publiques spécifiques de 2,5Md€ par an.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Propositions N° **143.3, 2024.8** MX Philippe :

Indemniser les villages les plus affectés.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet A31bis constitue une opportunité d'amélioration de la desserte, de l'attractivité et du cadre de vie pour les riverains de l'autoroute. En particulier, le long de l'A31 existante au nord de Thionville, avec la mise à niveau environnementale de l'autoroute et la construction de protections acoustiques, au-delà des obligations réglementaires, le gain sera substantiel pour les villages riverains.

L'indemnisation concernera les parcelles expropriées. Si le projet A31bis secteur Nord est déclaré d'utilité publique, le concessionnaire, une fois désigné, mènera des études de projet plus détaillées. Dans ce cadre, il réalisera les acquisitions foncières, qui comprennent les dépenses liées à l'achat et à l'indemnisation des parcelles nécessaires au projet ainsi que les parcelles acquises dans le cas des mesures compensatoires.

Commentaire de la commission d'enquête

Les communes au nord de Thionville subissent le report du trafic. Un des objectifs du projet est de le réduire, la réalisation de ce projet devrait inclure des mesures en lien avec ces communes pour limiter les nuisances générées par le flux de ces reports.

- Proposition N° **95.5** M A Goldvasser :

Création d'un simple contournement de Thionville en surface et/ou en tranchée (tracé F5-TS).

- Propositions N° : **576.1, 1083.3** :

Revoir projet avec fuseau F5 suite arrêt cockerie.

- Proposition N° **1251.4** :

Envisager un tracé passant par les hauts fourneaux d'Hayange avec moins de contraintes.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet présenté à l'enquête dont le tracé a été acté par décision ministérielle du 5 janvier 2024 est le fruit de plusieurs années d'études et de concertation. Cet historique est rappelé au §3 de la pièce B. La réponse aux objectifs du projet a impliqué de rechercher un fuseau de passage pour le contournement de Thionville par une section neuve. Dans ce cadre, une dizaine de fuseaux et plusieurs variantes d'aménagement au sein de ces fuseaux ont été étudiées et soumises à des analyses multicritères.

Les variantes d'aménagement utilisant le fuseau F5, évoquées dans cette contribution, ont été étudiées entre 2020 et 2022, puis présentées lors de la concertation 2022-2023.

À la suite de la concertation et de la rédaction du bilan de celle-ci, la décision ministérielle du 5 janvier 2024 arrête le tracé définitif de la future infrastructure autoroutière pour le secteur Nord du projet A31 et demande la poursuite des études en vue de l'enquête publique nécessaire à la DUP sur ce secteur.

La décision ministérielle retient les éléments suivants :

- L'approfondissement des études concernant la variante F4-tunnel profond pour le contournement ouest de Thionville ;
- La poursuite des études pour l'élargissement 2x3 de l'autoroute A31 au nord de Thionville et jusqu'à la frontière luxembourgeoise en incluant une voie dédiée au bus sur l'espace réservé à la bande d'arrêt d'urgence et l'étude de la mise en place d'une voie dédiée au covoiturage sur l'une des trois voies de circulation.

Les raisons du choix du projet retenu et notamment de la variante sélectionnée parmi celles présentées lors de cette dernière phase de concertation sont exposées §3.2.8 de la pièce B du dossier d'enquête. En synthèse, la concertation publique 2022-2023 a permis de mettre en lumière un rejet généralisé des variantes empruntant le fuseau F5, tant de la part des acteurs locaux que du public. En effet, la réalisation du tunnel de surface nécessite la destruction de plusieurs bâtiments d'habitations bouleversant le tissu urbain de Florange. De même, l'impact de ces deux variantes sur la forêt domaniale de Florange était élevé avec l'artificialisation de plusieurs hectares de zones naturelles avec la création de fortes rampes nécessitant des remblais et déblais volumineux et donc une emprise très large. L'aménagement de la variante F5 comprenait enfin des incertitudes importantes associées à la présence de terres polluées issues de l'ancienne cokerie, terres dont la dépollution obligatoire en cas de travaux impacterait très fortement le coût et les délais de réalisation de la variante F5.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Propositions N° **95.5** M A Goldvasser, **1264.3**, **1352.2** M T Pionner, **1879.2** M C Gallinari, Renforcement du réseau secondaire notamment par :
 - le prolongement de la liaison Micheville vers A30, liaison A30 belgique
 - la création des contournements des villages,
 - des zones de dépassement en 2x2 voies
 - la suppression des passages à niveau sur la D653 vers Frisange et la D1 vers Mondorf,
 - la création d'une sortie vers Dudelange au niveau de l'actuelle D56.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage n'est pas compétent pour répondre à cette question qui est indépendante de la déclaration d'utilité publique du projet. L'analyse de l'opportunité de ces projets de voirie et leur réalisation relèvent de la compétence des collectivités locales, quand bien même les projets cités pourraient en effet être complémentaires au secteur Nord du projet A31bis.

Certains aménagements sur le réseau secondaire en faveur des transports collectifs et des modes alternatifs à la voiture sont étudiés dans le cadre du schéma de mobilité transfrontalier (SMOT) et de la préfiguration du service express régional métropolitain (SERM) Lorraine-Luxembourg.

Commentaire de la commission d'enquête

Cette proposition ne rentre pas dans le cadre de cette enquête

- Propositions N° **95.5** M A Goldvasser, **194.2**, **556** Mme E Tissot, **954**, **1003** M A Vonner, **1436**, **1467.4** Mme N Reins, **1895.3** M E Ritter, **1909.1** Territoire Mobilités 57 Nord, **2151.1**, **2248.13** M JF Secondé, **2274.3** M A Holzenburger, **2275.3**, :

Développer et réaliser rapidement le projet SERM Lorraine Luxembourg, qui consiste en une ligne ferroviaire performante et fiable, avec une fréquence de type métro ou tram et des rames de grande capacité, assurant une desserte directe de Kirchberg et d'Esch-Belval.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le renforcement significatif de la ligne ferroviaire transfrontalière est bien prévu et fait partie de la stratégie publique multimodale de renforcement des infrastructures de transport transfrontalière pour répondre au besoin croissant de mobilité. Sur la partie luxembourgeoise, la question des dessertes internes au Grand-Duché de Luxembourg relève elle de sa souveraineté.

La stratégie multimodale transfrontalière dont font partie le projet de SERM et le projet A31bis secteur Nord est décrite §2.2 de la pièce B.

Le projet de SERM Lorraine-Luxembourg s'appuie en partie sur des aménagements déjà validés, en cours ou projetés, notamment via l'accord international franco-luxembourgeois de 2018 sur les Transports. Le projet prévoit bien de renforcer la performance, la fiabilité et surtout la fréquence des services ferroviaires de la ligne ferroviaire reliant Metz, Thionville et Luxembourg, en deux phases, dotés de rames de plus grande capacité.

Les aménagements ferroviaires sur le territoire français, identifiés et inscrits dans l'accord intergouvernemental du 20 mars 2018 sont les suivants :

- La première phase consiste à faire circuler des trains selon la fréquence suivante : 6 TER + 1 train de marchandises + 1 TGV par heure, afin d'augmenter l'offre de places de +50%, soit un passage de 8500 à 13000 places assises lors des heures de pointe par sens. Voici son état d'avancement :

- La mise en place de matériel plus capacitaire, chaque rame comportant 5 caisses dotées 1000 places assises, acquises par la région Grand Est, et progressivement mises en service depuis mai 2026 et jusqu'en décembre 2026 ;
 - L'allongement des quais dans les gares françaises (opération réalisée en 2024) ;
 - Le renforcement électrique de la ligne pour faire circuler l'ensemble des trains en UM3 (les études ont montré que ce renforcement est uniquement nécessaire pour l'horizon 2028-2030) ;
 - La création d'un centre de maintenance à Montigny-lès-Metz (mis en service en mai 2026).
- La 2ème phase consiste 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. Voici son état d'avancement :
 - L'optimisation du bloc de signalisation sur la ligne entre Thionville et la frontière & La reprise du plan de voie de la gare de Thionville (études d'avant-projet en cours) ;
 - La suppression des passages à niveau entre Thionville et la frontière (étude d'avant-projet en cours) ;
 - L'aménagement du SAS fret transfrontalier (études d'avant-projet en cours) ;
 - L'aménagement du nœud de Metz qui comprend la création du SAS fret de Woippy – étude d'avant-projet en cours).

De plus, des aménagements complémentaires sont également prévus au Luxembourg afin de réaliser l'objectif d'augmentation de la capacité de la ligne ferroviaire fixé dans l'accord international de 2018. Ainsi, la capacité de la gare de Bettembourg sera augmentée et, surtout, le Luxembourg mettra en service une nouvelle ligne ferroviaire reliant Bettembourg à Luxembourg. Cette nouvelle ligne permettra de séparer les circulations ferroviaires venant de France (ligne donc dédiée aux flux transfrontaliers) de celles venant de Esch-sur-Alzette. Ces circulations ne seront donc plus en conflits comme sur la ligne actuelle.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Propositions N° **100** M L Verdet, **125.4** M E Aschbacher, **202.3**, **1486.2** Asso ADV/CLCV, **1603.7** Les Écologistes, **1680.2**, **2016.2**, **2268.10** Ecomissions :

Création d'une seconde voie ferrée ou d'un doublement partiel, qui constituerait une solution durable et cohérente avec les objectifs climatiques.

Création d'une voie ferrée fret dans le sillon avec obligation.

Réponse du maître d'ouvrage :

Tout d'abord le lecteur est invité à consulter la réponse à la proposition 95.05 juste ci-dessus, pour une présentation des projets en cours sur le plan ferroviaire entre Metz et Luxembourg.

Les aménagements ferroviaires, en deux phases et inscrits dans l'accord de 2018 (allongement des trains, sas fret de Woippy et Bettembourg, refonte de la signalisation, renforcement de l'alimentation électrique), permettent de répondre à l'augmentation prévue de la demande sur l'axe ferroviaire Metz-Thionville-Luxembourg (un TER toutes les 7min30 à terme). Ceux-ci sont complémentaires des aménagements réalisés côté Luxembourg, avec le réaménagement de la gare de Bettembourg et la construction de la ligne nouvelle Luxembourg-Bettembourg. Notons à ce titre que cette ligne nouvelle

au Luxembourg vise à séparer les flux ferroviaires venant de la France et ceux venant de Esch-sur-Alzette. Un raccordement supplémentaire à une éventuelle nouvelle ligne française, au-delà de sas fret de Bettembourg, n'est donc pas prévu.

A horizon 2040, les études montrent qu'un allongement supplémentaire des rames permettrait de répondre à la poursuite de la hausse de la demande.

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).

Zoom sur le sillon lorrain

Augmentation de la capacité d'export 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 <u>théorique</u> 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'export 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

PRÉFET DE LA RÉGION GRAND EST

Grand Est

Société des Grands Projets

SNCF

SNCF

RESEAU GARES

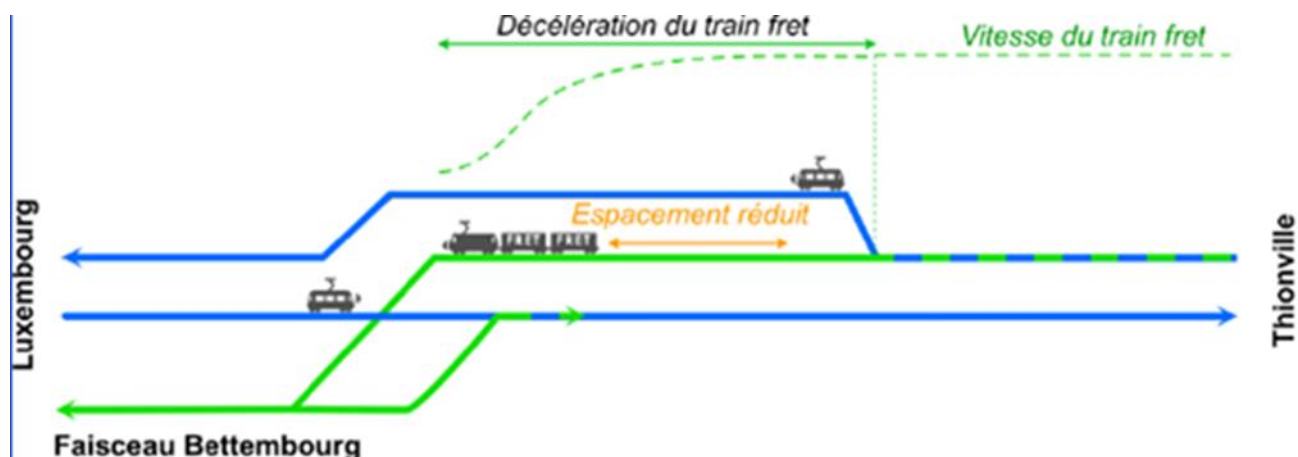
4

Ainsi, il est seulement prévu de créer 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) dans le cadre de l'accord de 2018.

Un schéma du futur sas fret de Bettembourg est présenté ci-dessous. Les études préliminaires de cet aménagement se sont terminées fin 2025 et les études d'avant-projet ont été lancées début 2026.

Projet A31Bis- DUP- mise en compatibilité PLU- classement autoroute

Page 283



Le projet A31bis secteur Nord apporte une capacité supplémentaire à la desserte transfrontalière en transports en commun, avec la création des voies réservées aux transports en commun sur la bande d'arrêt d'urgence, utilisables par les cars express, dans la continuité des aménagements en cours de réalisation sur l'autoroute A3 au Luxembourg.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête note avec satisfaction que la capacité ferroviaire va passer de 9 000 à 22 000 places d'ici à 2030. La commission d'enquête estime que les études doivent être lancées dès à présent pour anticiper la réalisation du scénario SERM 2040/2050.

Propositions N° **53.6** M Théophile, **63**, **67.5**, **198.2**, **352.3** M V Schweitzer, **542.10** M Henry, **621**, **712.5**, **964.4** M Vincent, **1335** Mme Nelly, **1365**, **1375.3** M A Holsenburger, **1413.1**, **1426.7** Les Écologistes, **1437.2** M B Zanardelli, **1442**, **1460** M F Pierson, **1573**, **1603.6** Les Écologistes, **1794.2** M P Noller, **1933** Mme L Peiffer, **2059.3** AGIRR, **2068.11** Mme C Leger, **2167.3**, **2239.7** AGIRR, **2274.2** M A Holzenburger, **2306.7** M E Virginio :

Réhabiliter la voie ferrée entre Thionville-Florange-Hayange- Fontoy-Audun Esch-Belval.

- Proposition N° **385.5** M F Engelmann :

Mise en place d'une liaison ferroviaire directe entre Hayange et le Luxembourg.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage n'est pas compétent pour répondre à cette question qui est indépendante de la déclaration d'utilité publique du projet.

L'opportunité de la réhabilitation de cette voie ferrée (projet à plusieurs milliards d'euros) est analysée dans le cadre du service express régional et métropolitain (SERM) dont les études confirment la nécessité de réaliser le secteur Nord du projet A31bis.

- Proposition N° **2275.4** :

Qui supervise, avec quels moyens humains et techniques, un réseau transfrontalier ferroviaire à fréquence largement accrue ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Les aménagements sur le réseau ferroviaire sont réalisés par SNCF Réseau, pour le compte de l'État (représenté par la préfecture de région et la DREAL). Les aménagements du réseau sont cofinancés par l'État, la Région et le Grand-Duché de Luxembourg. Le groupe de travail ferroviaire de la Conférence intergouvernementale franco-luxembourgeoise associe donc l'État, la Région, le Grand-Duché, SNCF et les Chemins de fer luxembourgeois. Il se réunit au moins quatre fois par an.

De plus, l'exploitation de la ligne Metz-Thionville-Luxembourg est réalisée conjointement par SNCF Voyageurs/TER pour le compte de la Région Grand Est et l'entreprise ferroviaire CFL pour le compte du gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Proposition N° **1331.2** :

Créer un métro qui irait de Metz à Luxembourg.

Réponse du maître d'ouvrage :

Une ligne ferroviaire relie déjà Metz à Luxembourg. Comme rappelé dans la réponse à la proposition 100 ci-dessus, la création d'une ligne nouvelle (métro ou ferroviaire classique) serait très coûteuse (de 2.5 à 3.5 Mds €) et complexe techniquement et environnementalement, alors que les aménagements actuellement programmés sur la ligne existante permettront la circulation d'un TER toutes les 7 min 30 en heure de pointe à l'horizon 2030. Le projet A31bis secteur Nord comprend des voies réservées aux transports en commun permettant de fiabiliser et d'augmenter la fréquence des cars express, alternatives à l'usage de la voiture individuelle.

- Proposition N° **2055.4** :

Des ingénieurs d'une école de Nancy ont imaginé et innové des petites rames, qui ont intéressé les Chinois, ce qui éviterait beaucoup de nuisances.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet cité ici est le projet Urban Loop consiste à faire circuler des petites cabines électriques (sur batterie) sur des rails. Il s'agit d'un aménagement pertinent pour les déplacements à l'intérieur d'une zone urbaine ou industrielle pour des trajets de courte distance. Il est par exemple envisagé un tel aménagement sur le port maritime de Dunkerque ou pour relier la future citée judiciaire de Nancy au centre-ville. Cet aménagement a aussi été mis en place pour relier un parking à une fan zone lors des Jeux Olympiques de Paris 2024.

Dans le cas de la ligne entre Nancy et Luxembourg, la mise en place d'Urban Loop serait bien moins intéressante que le renforcement du réseau ferroviaire du fait des distances concernées.

Le maître d'ouvrage signale par ailleurs que la ligne en question est déjà une ligne ferroviaire très capacitaire entre Nancy, Metz, Thionville et Luxembourg, et que celle-ci fait déjà l'objet de projets de renforcement très conséquents, pour partie déjà en service (cf. réponse à la proposition 100 ci-dessus).

- Proposition N° **385.5** M F Engelmann :

Avoir un cadencement fort du nombre de TER entre Hayange et Thionville.

Réponse du maître d'ouvrage :

Cette question ne relève pas de la compétence du maître d'ouvrage. La Région Grand Est est l'autorité organisatrice des mobilités pour les transports interurbains dont, à ce titre, les circulations TER (TER Fluo).

Toutefois, dans le cadre du projet de SERM Lorraine-Luxembourg, il est prévu d'améliorer l'offre ferroviaire sur les lignes afférentes à la ligne Metz-Thionville-Luxembourg, notamment sur la ligne Thionville-Longwy ou encore sur la ligne Thionville-Apach-Trèves.

- Proposition N° **194.5** :

Remettre en service les différentes gares du secteur et améliorer les dessertes.

Réponse du maître d'ouvrage :

Cette question ne relève pas de la compétence du maître d'ouvrage. La Région Grand Est est l'autorité organisatrice des mobilités pour les transports interurbains dont, à ce titre, les circulations TER (TER Fluo).

Toutefois, dans le cadre du projet de SERM Lorraine-Luxembourg, il est prévu d'améliorer l'offre ferroviaire sur les lignes afférentes à la ligne Metz-Thionville-Luxembourg, notamment sur la ligne Thionville-Longwy ou encore sur la ligne Thionville-Apach-Trèves ; lignes sur lesquelles de nombreuses gares existent en effet.

- Proposition N° **421.6** :

Utiliser les rails de l'Europort pour transporter les marchandises par train.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le développement de l'utilisation du rail pour le transport de marchandises constitue l'une des dimensions importantes des politiques publiques de décarbonation portées par l'État et les collectivités locales.

La régénération des installations ferroviaires du port de Thionville-Ilange afin de les remettre en service, le développement des installations terminales embranchées et celui de ses voies de bouclage internes sont inscrits au volet mobilités 2023-2027 du contrat de plan État-région (CPER – investissement de 7,35 M€). Ces opérations permettront d'augmenter le trafic fret dans cette zone portuaire.

Les intercommunalités portent par ailleurs un projet de développement de zones logistiques, connectées au réseau ferroviaire et à la voie d'eau (canal de la Moselle), sur l'Europort.

L'objectif partagé entre l'État et les collectivités est donc bien d'augmenter l'utilisation de ces voies.

- Proposition N° **156** M M Fresse :

Création d'une nouvelle gare ferroviaire au nord de Thionville (Entre Kanfen et Zoufftgen), directement connectée à une sortie stratégique de l'A31/A31 bis.

Réponse du maître d'ouvrage :

La création d'une nouvelle halte ferroviaire au nord de Thionville n'est pas prévue dans le cadre de la stratégie de renforcement de la capacité de la ligne ferroviaire Metz-Thionville-Luxembourg, actée dans le cadre de l'accord franco-luxembourgeois de 2018.

Par ailleurs, il existe déjà une halte ferroviaire à Hettange-Grande, halte distante de moins de 9km de la frontière luxembourgeoise et de moins de 14 km de la gare de Bettembourg. La création d'une halte supplémentaire serait de plus incompatible avec le projet d'optimisation du bloc de signalisation (cantonnement) entre Thionville et la frontière luxembourgeoise. Un tel aménagement nécessiterait donc de réduire la fréquence des trains à l'avenir ou de réduire leur vitesse (et donc les temps de parcours), réduisant de fait l'attractivité de la ligne ferroviaire.

- Proposition N° **125.5** M E Aschbacher :

Permettre aux usagers des TER d'accéder aux rames TGV (similaire au TERGV dans les Hauts-de-France).

Réponse du maître d'ouvrage :

Cette question ne relève pas de la compétence du maître d'ouvrage. La Région Grand Est est l'autorité organisatrice des mobilités pour les transports interurbains dont les circulations TER (TER Fluo) font partie.

- Propositions N° **108.2** M S Renault, **210** M B Vanneroy, **211**, **428.2**, **459.5** Mme C Finidori, **740.3**, **1157.1** commune de Terville, **1433.3** M M Liebgott, **1963.2** commune de Florange, **1973.4** commune de Manom :

Un prolongement de la tranchée couverte au-delà de la D952 (entrée tunnel Florange) pourrait permettre :

- une réduction supplémentaire des nuisances sonores ;
- une meilleure intégration paysagère ;
- une limitation des impacts visuels et environnementaux pour les quartiers résidentiels proches ;
- une amélioration durable du cadre de vie des habitants concernés.

Je souhaiterais connaître les études techniques, environnementales et financières réalisées sur cette éventualité.

Réponse du maître d'ouvrage :

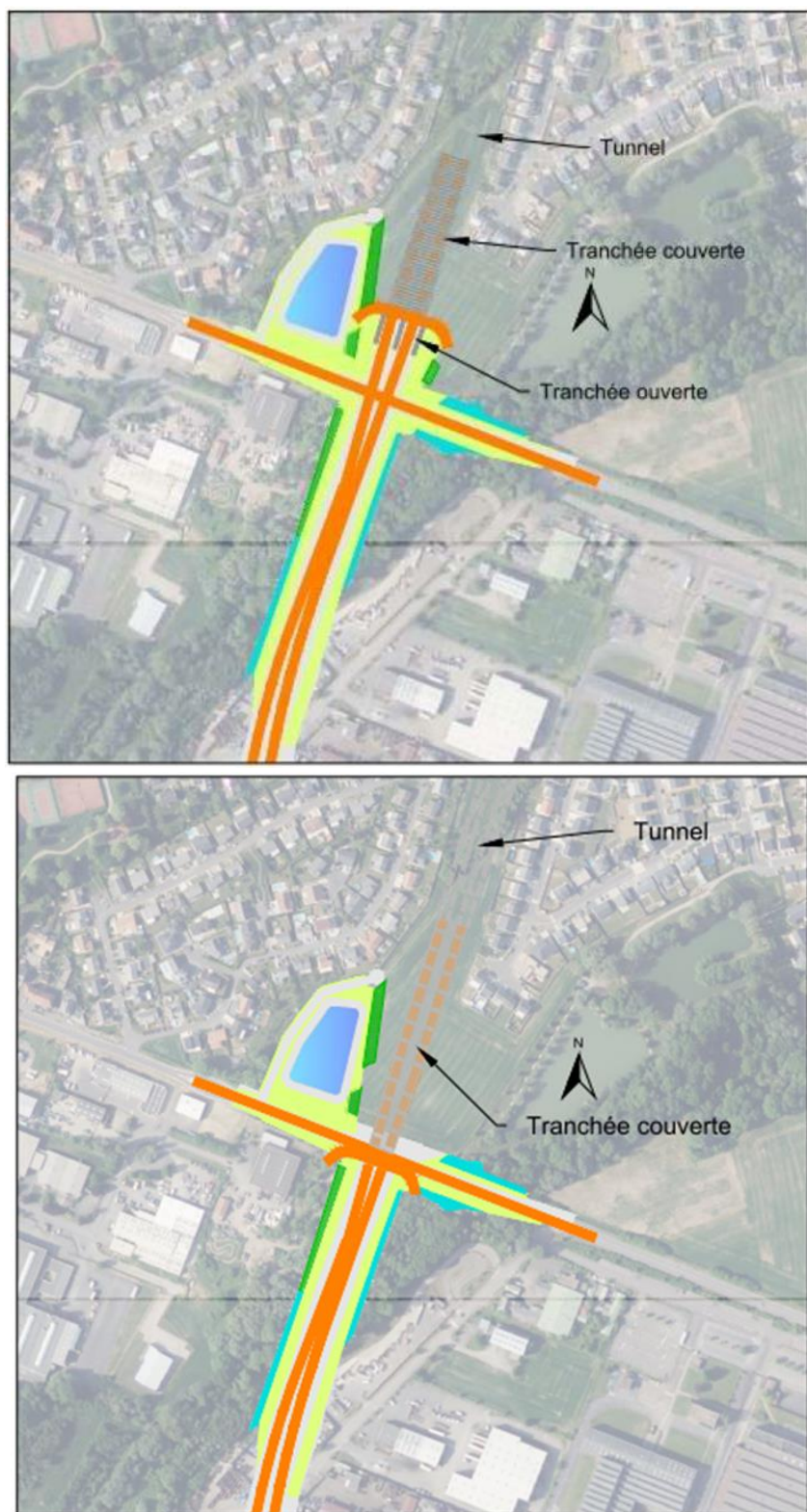
La conception du projet a été réalisée de sorte à assurer la démonstration de la faisabilité de l'infrastructure en respectant la réglementation en général et, singulièrement pour la tête sud du tunnel, les objectifs concernant le bruit et la qualité de l'air. Cet aspect explique notamment l'ajout d'une tranchée couverte prolongeant la section souterraine creusée grâce à un tunnelier. Le maître d'ouvrage souligne à ce titre avoir déjà prolongé cette tranchée couverte à la suite de la demande des acteurs locaux.

Toutefois, le maître d'ouvrage tient à prendre en compte cette nouvelle demande importante du public et des acteurs locaux car il considère que ce prolongement supplémentaire est une variante du tracé retenu qui n'a pas encore été étudiée. **Le maître d'ouvrage présente donc une note annexe d'étude de ce prolongement.** Dans cette note, une tranchée couverte de 210 mètres remplace donc la tranchée de 170 mètres présentée dans le projet soumis à enquête.

L'étude complémentaire montre en effet que ce prolongement de 70 mètres de la tranchée couverte permettrait de réduire les niveaux de bruit auxquels certaines habitations pourraient être exposés, et améliorerait l'insertion paysagère et dans le tissu urbain de la commune de Florange du projet. De plus, le coût de cet allongement augmenterait le coût du projet (+34M€ HT) d'environ 3,8%. Or, comme présenté §3.3.6.2 de la pièce F (Evaluation socio-économique), la valeur actualisée nette du projet reste positive avec une augmentation de 10% du coût d'investissement du projet. Notons toutefois que ce prolongement impliquerait un traitement particulier du ruisseau du Krisbach qui devrait alors être légèrement dévié.

Dès lors, **le maître d'ouvrage s'engage à prendre en compte ce prolongement de la section souterraine dans le cadre de la suite des études du projet et notamment dans sa déclaration d'utilité publique. Il s'engage à inscrire la poursuite de la démonstration de la faisabilité technique et économique de cette évolution et sa prise en compte pour le tracé définitif dans le dossier des engagements de l'État.**

Les figures suivantes présentent l'ancienne et la nouvelle position à prendre en compte dans la suite des études et des procédures.



*Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.*

- Propositions N° **114.1** M Stéphane, **518.6** M H Labesse, **983.7**, **1409.10** Huglo Lepage Avocats, **1637.2**, **1648.3** M D Noel, **2163** M A Ritter, **2197.1** Florange Avenir :

Utiliser la sortie actuel d'Illange et le contournement du Yutz pour relier Manom, Hettange, voir créer une voie rapide vers les environs de Schengen pour rejoindre A13 luxembourgeoise.

- Propositions N° **200.2** M N Fordoxcel, **283.2**, **1284** M JC Christ, **1663.2** M D Laurent :
Réaménagement du contournement de Yutz pour rejoindre l'A31.

- Proposition N° **312** :

Prolonger le contournement de Yutz en deux fois deux voies, faire une route nationale avec un pont qui passe au-dessus de la Moselle et qui rejoint l'intersection d'autoroute de Mondorf les bains.

- Proposition N° **236** :

Étudier un tracé plus à la campagne par Hettange Grande-Sierk, Bouzonville.

- Proposition N° **555.2** M P Dollez :

Passer par les terrains défrichés des anciennes usines de Daspich puis passer au-dessus des voies ferrées, passer au-dessus de la Moselle et longer le canal le long d'Illange et de rejoindre l'A31 entre Bertrange et Illange plutôt que faire un tunnel !

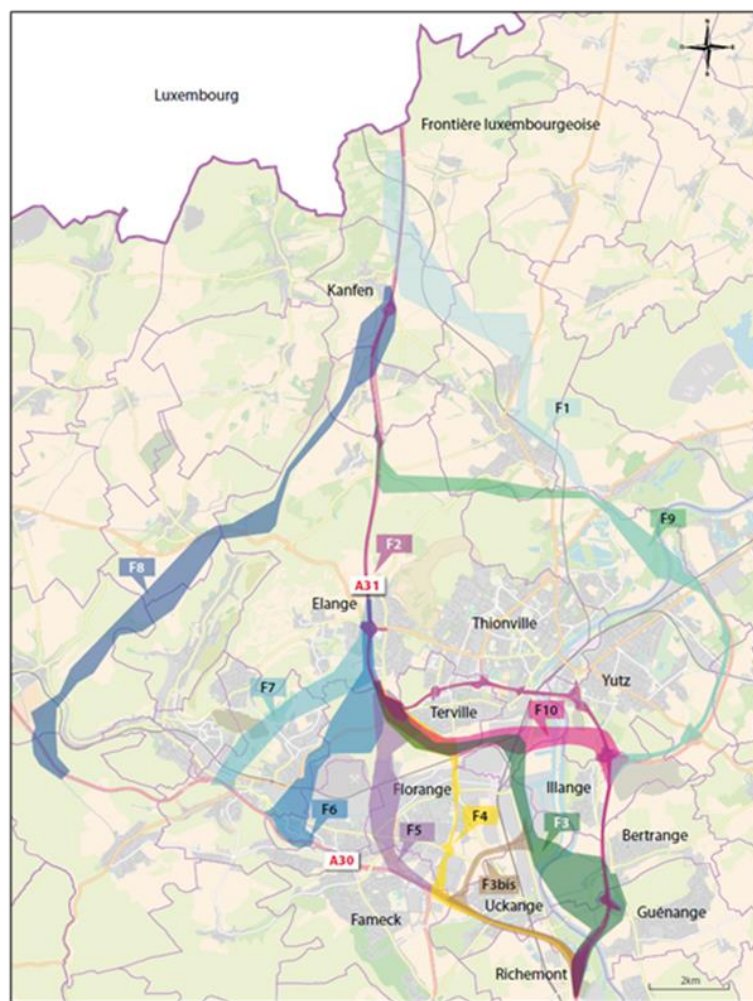
Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet présenté à l'enquête dont le tracé a été acté par décision ministérielle du 5 janvier 2024 est le fruit de plusieurs années d'études et de concertation. La réponse aux objectifs du projet a impliqué de rechercher un fuseau de passage pour le contournement de Thionville par une section neuve. Dans ce cadre, une dizaine de fuseau et plusieurs variantes d'aménagement dans certains fuseaux ont été étudiées et soumises à des analyses multicritères successives. L'historique des études précédentes est décrit §3 de la pièce B.

Après le débat public de 2015, les études du projet A31bis se sont poursuivies. Les aménagements projetés sur le secteur Nord ont été envisagés selon ce principe :

- L'aménagement sur place sur la section de l'A31 au Nord de Thionville afin d'en augmenter la capacité ;
- La création d'un tracé neuf autoroutier reliant l'A30 à l'A31 à travers plusieurs fuseaux et plusieurs variantes techniques.

La première étape a donc consisté à déterminer l'ensemble des fuseaux pouvant potentiellement répondre aux enjeux du projet sur ce secteur. Cette première étape a permis d'identifier les 10 fuseaux d'études pour le secteur Nord (cf. figure ci-dessous). Le réaménagement du contournement de Yutz, pour réaliser un contournement de Thionville par l'Est a été étudié dans ce cadre (variantes F1 et F9).



Le tableau d'analyse multicritères de ces variantes est présenté dans §3.2.2.2 de la pièce B. Cette analyse a permis de constater que les fuseaux F1, F7, F8, et F9 présentent une attractivité limitée notamment en ce qui concerne le trafic poids lourds.

Le comité de pilotage du 22 juin 2018 a permis d'acter les 4 variantes pour le contournement ouest de Thionville soumises à la concertation de 2018-2019. Les variantes évoquées dans ces contributions ont donc été étudiées et écartées dans le cadre de la concertation continue sur le projet.

- Proposition N° **114.2** M Stéphane :

Optimiser les sorties de l'A31 et les nationales pour qu'elles supportent le trafic.

Réponse du maître d'ouvrage :

Entre Richemont et la frontière luxembourgeoise, l'A31 ne dessert pas de voirie nationale. En revanche les échangeurs du périmètre du projet A31bis secteur Nord l'objet d'une mise en conformité dans le cadre du projet (cf. §3.3.1.2.2 de la pièce E2). Certaines bretelles seront allongées et certains de leurs rayons seront ajustés afin d'augmenter la capacité des échangeurs quand celle-ci est limitée, et, dans tous les cas, de mettre l'autoroute aux normes de sécurité routière.

- Proposition N° **119** M J Bettenfeld :

Permettre aux taxis d'utiliser la voie des bus.

Réponse du maître d'ouvrage :

La circulation des taxis est autorisée sur les voies réservées aux transports en commun, conformément au droit national en vigueur.

- Proposition N° **133.1** :

Faire un essai dès maintenant d'utiliser la bande d'arrêt d'urgence.

Réponse du maître d'ouvrage :

Tel qu'indiqué dans le mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale (cf. §2.2 de la pièce J2), la bande d'arrêt d'urgence existante ne permet pas la circulation des transports en commun en l'état actuel de l'infrastructure ; elle doit être élargie et renforcée au préalable.

Le phasage du projet A31bis en débutant par la création d'une voie réservée aux transports en commun, puis par la création d'une troisième voie en section courante, a été étudié par le porteur de projet. Ce phasage a été écarté pour plusieurs raisons :

- L'élargissement de la bande d'arrêt d'urgence actuelle implique des travaux de terrassement importants, la minéralisation du terre-plein central ainsi que l'adaptation de 20 ouvrages et de 10 bretelles incompatibles aujourd'hui. Ces aménagements ne pourront pas être intégralement conservés lors de la réalisation du projet A31bis secteur Nord avec l'ajout d'une nouvelle voie ;
- Il constitue ainsi à lui seul un projet conséquent soumis à évaluation environnementale, et donc aux mêmes procédures que le projet complet ;
- La durée du chantier, lancé après autorisation environnementale, entre en conflit avec le calendrier global du projet. Ainsi, il retarderait la mise en service de la voie supplémentaire d'une part, il prolongerait les difficultés de circulation sous chantier pour les usagers d'autre part.

- Propositions N° **170.2**, **1188.1** Mme R Rau, **1349.3** M A Combadao, **1409.7** Huglo Lepage Avocats :

Il faudrait allonger et réguler les entrées sur l'autoroute voir installer des barrières interdisant l'accès à l'autoroute sur ces entrées quand le trafic est important.

- Proposition N° **1349.3** M A Combadao :

Fermer certaines entrées et sorties de l'autoroute (genre beauregard dans les 2 sens) et ne pas mettre de giratoire ou feux dans les sorties permettrait de fluidifier le trafic.

Réponse du maître d'ouvrage :

La conception des échangeurs, dans le cadre du projet A31bis, est conduite dans le respect des normes de sécurité routière et dans l'objectif de résorber les congestions. Ainsi, certaines bretelles d'échangeurs seront en effet allongées ou retraitées pour mettre l'infrastructure aux normes vis à vis de ces enjeux (cf. §3.3.1.2.2 de la pièce E2).

Les études de trafic n'ont pas démontré le besoin de mettre en place une régulation d'accès sur certains échangeurs. Notamment, la réduction du trafic dans la traversée de Thionville permettra de diminuer la circulation et éviter la saturation de cette section. **Toutefois, le maître d'ouvrage s'engage à étudier cet aspect plus technique dans le cadre de la suite des études.** Les régulations d'accès peuvent, très ponctuellement, améliorer les conditions de circulation. Elles ont aussi pour effet d'accroître la présence des véhicules sur le réseau local, qui n'a pas toujours la capacité suffisante pour les accueillir, et d'en dégrader le fonctionnement.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de cet engagement d'étude d'une mesure qui peut se révéler efficace.

- Propositions N° **161** commune de Guénange, **200.2** M N Fordoxcel, **357.1**, **1903.6** commune de Richemont, **2274.4** M A Holzenburger, **2275.2** :

Un vrai échangeur A30/A31 à Richemont pour remplacer un pont de plus en plus fragile.

- Propositions N° **1833.7** Mme M Mantellini :

Revoir la conception et le dimensionnement de l'échangeur de Richemont, notamment au niveau du nœud d'échange et de l'ouvrage d'art associé.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet présenté à l'enquête dont le tracé a été acté par décision ministérielle du 5 janvier 2024 est le fruit de plusieurs années d'études et de concertation (cf. §3 de la pièce B). La réponse aux objectifs du projet a impliqué de rechercher un fuseau de passage pour le contournement de Thionville par une section neuve. Dans ce cadre, une dizaine de fuseau et plusieurs variantes d'aménagement dans certains fuseaux ont été étudiées et soumises à des analyses multicritères successives depuis 2015.

La création de mouvements supplémentaires au sein de l'échangeur A30/A31 a été écarté dans le cadre de la concertation continue. D'une part, les études de trafic et notamment l'analyse des différentes « origine-destinations » via le modèle de trafic ont montré que peu d'utilisateurs emprunterait le mouvement venant d'A31 Thionville vers l'A30 ou inversement. D'autre part, la faisabilité d'un tel aménagement n'est pas démontrée, compte tenu de la complexité d'un réaménagement du viaduc de Richemont et de la situation géographique et environnementale de l'échangeur (présence dans le lit majeur de la Moselle et entouré par des zones humides). Le maître d'ouvrage a donc plutôt choisi de réduire l'emprise foncière de l'échangeur dans le cadre du projet présenté à l'enquête (cf. §3.3.1.2.2.6 de la pièce E2).

Cette variante proposée a donc été écartée dans le cadre de la concertation continue sur le projet.

- Propositions N° **178.1** M J Penso, **200.3** M N Fordoxcel, **358**, **805.4**, **1362.3**, **2102.2** :

Prévoir un doublement du tunnel sur l'A30 (2 tunnels à 2 voies limité à 90km/h) et faire un contournement direct depuis l'A30 vers l'autoroute A4 Luxembourg au niveau de la ville d'Esch.

Réponse du maître d'ouvrage :

Cette question concerne une section d'autoroute non-concernée par le projet. De plus, l'État n'est plus compétent pour l'aménagement de l'autoroute A30 (en dehors de la programmation des travaux sur sa section incluse dans le projet A31bis secteur Nord) qui fait partie des sections du réseau routier national gérées expérimentalement par la Région Grand Est depuis le 1^{er} janvier 2025.

Commentaire de la commission d'enquête

Effectivement l'A30 n'est pas dans le projet, par contre la commission d'enquête estime qu'elle a des conséquences sur le trafic de l'A31. Une réflexion est donc nécessaire pour améliorer le flux à partir de la Belgique ce qui réduirait d'autant le trafic sur l'A31.

- Proposition N° **234.3**, :

Utiliser les anciens plans par Ebange (rue aux maisons délabrées).

- Proposition N° **658.1** M A Cavaïotti :

Un viaduc autoroutier le long de la route des romains où il n'y aura plus d'habitations serait-il plus envisageable de plus à partir du rondpoint de A30, ce qui éviterait l'éviction de plusieurs entreprises.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet présenté à l'enquête dont le tracé a été acté par décision ministérielle du 5 janvier 2024 est le fruit de plusieurs années d'études et de concertation (cf. §3 de la pièce B). La réponse aux objectifs du projet a impliqué de rechercher un fuseau de passage pour le contournement de Thionville par une section neuve. Dans ce cadre, une dizaine de fuseau et plusieurs variantes d'aménagement dans certains fuseaux ont été étudiées et soumises à des analyses multicritères successives depuis 2015.

En application de la commande ministérielle du 28 juin 2019, plusieurs variantes ont été étudiées plus précisément au sein des fuseaux F4 et F10, auxquels le fuseau F5 est venu s'ajouter à la suite de la demande de certains élus locaux après la fermeture de la cokerie de Serémange-Erzange en 2020. Au total, 8 variantes ont fait l'objet d'études approfondies : 5 variantes sur le fuseau F4 avec des longueurs de tunnel différentes, 2 variantes sur le fuseau F5 et une variante sur le fuseau F10. Le tableau d'analyse multicritère de ces variantes ainsi que la carte des variantes sont présentées dans la partie 3.2.2.2 de la pièce B.

Le comité de pilotage du 4 mars 2022 a ensuite permis de sélectionner 4 variantes pour le secteur Nord pour être exposées lors de la concertation.

Les variantes proposant la réalisation d'un contournement à ciel ouvert ou en tranchée couverte à travers Florange, qui correspond aux fuseaux F4 et F5 présentés initialement, ont été progressivement écartées à la demande des élus locaux étant donné les impacts et les expropriations d'habitations à prévoir pour aménager ces variantes ainsi que les impacts importants sur les zones urbanisées durant la phase de travaux. Ces variantes présentaient aussi des impacts importants sur le paysage et le patrimoine puisqu'il aurait été nécessaire de couper une partie de l'allée des Marronniers du domaine de Bétange, inscrit à l'inventaire complémentaire des monuments historiques, pour réaliser cette variante.

Ainsi, la solution proposée dans cette contribution, correspondant sans doute à la solution "F4 - tranchée couverte", a été écartée dans le cadre de la concertation continue sur le projet et à la demande des élus locaux.

- Proposition N° 357.2

Création d'une sortie Guénange sur l'A31

Réponse du maître d'ouvrage :

Les points d'échanges routiers du projet A31bis sont décrits §3.3.1.2.2 de la pièce E2. Le projet A31bis ne prévoit ni la création de nouveaux échangeurs sur l'autoroute existante, ni de nouvelles liaisons sur les échangeurs existants (en dehors des nœuds sud et nord du contournement ouest de Thionville, le premier permettant d'assurer une liaison avec les vallées de l'Orne et de la Fensch et d'améliorer ainsi leur desserte pour répondre à l'un des objectifs du projet, et le deuxième permettant de raccorder le contournement à l'A31 existante).

Guénange est par ailleurs desservie par le point d'échange n°1 sur l'autoroute A30 (donnant accès à l'autoroute A31 de/vers Metz) et le point d'échange n°37.1 sur l'autoroute A31 (donnant accès à l'autoroute A31 de/vers Thionville). Comme spécifié, ces points d'échange sont maintenus dans le cadre du projet A31bis secteur Nord.

- Proposition N° **239.3** M E Berton :

La Chambre d'agriculture de la Moselle demande à être associée aux discussions et arbitrages sur la détermination du périmètre de circulation logistique locale.

Réponse du maître d'ouvrage :

La chambre d'agriculture est un partenaire important du projet, membre actif de son comité de pilotage et dont l'avis a été sollicité à plusieurs reprises conformément à la réglementation ainsi qu'à toutes les étapes du projet.

Le maître d'ouvrage s'engage à continuer d'associer la chambre d'agriculture de Moselle dans la poursuite du projet, si celui-ci est déclaré d'utilité publique.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Propositions N° **262.2** M A Albertini, **1753.5** Mme I Michalak :

Créer des zones franches (avec tarif préférentiel sur essence et cigarettes) en Lorraine-Nord pour inciter les entreprises à s'y installer et être plus attractives que le Luxembourg.

- Proposition N° **1076.2** M R Roger :

Afin de rendre ce tronçon plus intéressant, création d'une zone franche à proximité de la frontière belge avec station-service avec carburant aligné sur les tarifs luxembourgeois.

Réponse du maître d'ouvrage :

Cette question ne relève pas de la compétence du maître d'ouvrage.

Le maître d'ouvrage souligne également que la création d'une zone franche sur un territoire proche de la frontière reviendrait à déplacer le problème vers le sud. Les quelques dispositifs de zone franche ayant été expérimentés en France concernaient par ailleurs exclusivement la fiscalité sur les entreprises, et en aucun cas la fiscalité sur les carburants et le tabac. Cette proposition est donc impossible et contraire aux objectifs de la France en matière de planification écologique (fiscalité des énergies) et de santé publique (fiscalité sur le tabac).

- Proposition N° **347.7** M F Wehrli :

Gratuité des transports publics.

- Proposition N° **1256.4** Mme I Bertrand :

Pourquoi ne pas faire une défiscalisation/ crédit d'impôt sur les abonnements bus et train.

Réponse du maître d'ouvrage :

Cet enjeu est indépendant de l'utilité publique du projet et extérieur à la compétence du maître d'ouvrage. La politique de tarification des transports publics locaux est du ressort des autorités locales organisatrices de la mobilité, par exemple la Région Grand Est pour les TER (réseau TER Fluo), la Régie générale des Transports routiers du Luxembourg pour les cars transfrontaliers, ou encore le TEMO pour les transports urbains dans le secteur de Thionville élargie.

- Proposition N° **348.1** M A Schmitt :

L'ensemble A31/A30 depuis Toul jusqu'à Luxembourg et Arlon qui doit être aménagé.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet A31bis est un projet d'aménagement autoroutier qui constitue l'une des réponses aux enjeux de mobilité sur le sillon lorrain, artère centrale de l'armature urbaine de la région. Ce projet autoroutier est complémentaire aux projets ferroviaires et fluviaux et aux initiatives pour développer le covoiturage et les autres modes de transport collectifs.

Le projet A31bis porte sur l'ensemble de l'autoroute A31 et s'étend depuis le péage de Gye (au sud de Toul) jusqu'à la frontière luxembourgeoise (cf. §2 de la pièce B). Il vise une remise à niveau générale de l'infrastructure autoroutière sur plusieurs dimensions :

- adaptation de sa capacité aux sollicitations en termes de trafic ;
- modernisation environnementale notamment concernant le bruit, l'assainissement et la restauration des continuités écologiques ;
- mise aux normes en termes de sécurité routière ;
- partage de la voirie (covoiturage, transports collectifs).

Afin de conserver une certaine logique dans les aménagements tout en favorisant la cohérence du projet avec les enjeux locaux, la décision ministérielle du 12 février 2016 a acté une division des études et de la concertation en trois secteurs :

- Secteur Nord : de l'échangeur A30/A31 de Richemont (dit nœud de Richemont) à la frontière luxembourgeoise, ce secteur fait l'objet du présent dossier d'enquête publique ;
- Secteur Centre : section de l'A31 comprise entre le diffuseur d'Augny et celui Bouxières-aux-Dames + l'échangeur d'Hauconcourt au nord de Metz ;
- Secteur Sud : du péage de Gye au sud de Toul au diffuseur de Bouxières-aux-Dames.

Les études et les procédures du secteur Nord sont actuellement plus avancées, cette section étant jugée prioritaire par le porteur de projet et les acteurs locaux. L'enquête publique en cours porte donc sur le projet A31bis secteur Nord seul, tandis que l'évaluation environnementale porte sur l'intégralité du projet (conformément au code de l'environnement) en y intégrant toutes les composantes connues actuellement.

La région Grand Est est gestionnaire de l'A30 et de l'A31 depuis le 1^{er} janvier 2025 dans le cadre de la loi 3DS (pour différenciation, décentralisation, déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale) qui permet l'expérimentation de la mise à disposition aux régions volontaires du réseau routier national. Elle assure à ce titre la maîtrise d'ouvrage des secteurs Sud et Centre du projet A31bis. Elle souhaite également étudier les moyens d'améliorer l'autoroute A30. Cette question dépasse donc la compétence du maître d'ouvrage du secteur Nord (cf. §2.8 de la pièce B).

- Proposition N° **385.5** M F Engelmann :

Création de parking de covoiturage, notamment à Hayange.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les aménagements d'aires de covoiturage actuellement prévus dans le cadre du projet sont présentés au §4.6 de la pièce B.

Des aménagements de parkings-relais complémentaires sont en cours de définition dans le cadre des études du Service express régional et métropolitain (SERM) et dans le cadre du Schéma de mobilité transfrontalière (SMOT). Le parking-relais de Hayange fait bien partie des aménagements étudiés, en

lien avec les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) comme la Région Grand Est pour les transports interurbains ou le TEMO pour les transports urbains. Cet aménagement pourrait effectivement être complémentaire au projet A31bis en favorisant le report modal de la voiture individuelle vers le covoiturage.

*Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.*

- Proposition N° **422.7** M M Remigy :

Une idée « pragmatique » serait d'utiliser la position idéale du site de Patural pour en faire un hub. (Sortie de l'autoroute A30 d'un côté et gare de Hayange de l'autre. L'A31 y est facilement accessible). Site à utiliser pour le covoiturage, le départ de bus vers le Luxembourg et d'autres destinations et pourquoi pas vers la gare d'Uckange avec bien évidemment un accès direct aux lignes SNCF à partir de la gare de Hayange. L'un des vecteurs du RER Lorraine / Luxembourg.

Réponse du maître d'ouvrage :

Cette question est indépendante de la déclaration d'utilité publique du projet et ne relève pas de la compétence du maître d'ouvrage. La région Grand Est est gestionnaire de l'autoroute A30 depuis sa mise à disposition en 2025 (cf. §2.8 de la pièce B).

S'agissant de l'aménagement et de l'urbanisme, cette compétence relève des collectivités locales (à l'exception du secteur de l'Opération d'intérêt national Alzette-Belval). Dans ce cadre, la reconversion du site de Patural constitue un enjeu très important et une opportunité pour la Vallée de la Fensch. Il est un gisement foncier positionné stratégiquement pour le développement économique, la réindustrialisation et le développement de l'habitat.

Une ligne transfrontalière de cars dessert déjà la gare d'Hayange. Elle emprunte l'itinéraire actuellement le plus rapide pour se rendre au Luxembourg, en passant par la RD13 puis l'A31.

De plus, s'agissant de la desserte de la gare d'Uckange, Le renforcement des liaisons relève du TEMO, autorité organisatrice des mobilités et donc des transports urbains sur ce secteur.

- Proposition N° **434.3** M P Kletzel :

Mettre en place un dispositif pour faciliter le trafic routier afin que les habitants de la boucle du breuil puissent se rendre à Thionville dans des conditions de circulation normales aux heures de pointe.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les habitants de la boucle du Breuil souhaitant se rendre dans le centre de Thionville n'empruntent pas l'A31 mais le réseau local. Les initiatives sur cet itinéraire ne relèvent pas de la compétence du maître d'ouvrage.

Néanmoins, le gain de fluidité sur l'A31 permettra de délester les accès et la voirie locale qui y est connectée (cf. §3.2.2 de la pièce F). Le projet améliorera ainsi les conditions de circulation pour les habitants de la boucle du Breuil qui souhaiteraient se rendre dans le centre de Thionville, en particulier aux heures de pointes.

- Proposition N° **463** M P Torlotting :

Une solution pour détourner ce trafic, sur l'autoroute E411 en Belgique à la hauteur de Etalle faire une sortie direction Fresnes en Woëvre à la hauteur de l'autoroute A4 un carrefour autoroutier et descendre tout droit sur le péage de Gye.

- Proposition N° : **1076.1** de M R Roger,

Pour réduire le trafic de PL, le tracé idéal serait de passer depuis Void-Vacon vers Commercy, St Mihiel, Verdun pour rejoindre Montmédy et Neufchateau en Belgique.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage renvoie à la réponse faite à la contribution 1084, dans cette même partie C du présent document, s'agissant du projet d'autoroute A32.

Pour compléter, il est à noter que du fait de ses caractéristiques l'autoroute A31 constitue l'un des itinéraires les plus attractifs pour les poids lourds en transit entre le Luxembourg, la Lorraine et le sud de l'Europe. Le projet A31bis poursuit l'objectif d'aménagement d'un itinéraire de transit fiable et sécurisé pour préserver le développement économique du territoire, tout en assurant une réduction des nuisances pour les riverains de l'A31 et une modernisation en matière d'insertion environnementale et de sécurité de l'infrastructure autoroutière, comme indiqué au §2.4 de la pièce B.

Au-delà des questions réglementaires, les itinéraires alternatifs proposés contiennent sur leur partie française des routes départementales non aménagées pour recevoir une telle circulation de poids-lourds, contrairement à l'autoroute A31, axe inscrit au Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T).

- Proposition N° **512.8** Mme N Laurent :

Mise en œuvre du projet VITAL de M Luxembourger.

- Propositions N° **23.3** M O Feuerstoss, **261.2**, **335.4** M D Didier, **347.7** M F Wehrli, **443.2**, **1388.3** M O Roth, **1869.11** M D Spediacci, **1970.3** Mme R Bensaid, **2059.6** AGIRR, **2070.8** Mme E Talarczyk, **2071.11** M J Wendenbaum, **2081.8** Mme MT Valentin, **2102.2**, **2126**, **2175.3** M S Kiffer, **2206.8** Mme I de Meaux, **2304** M Y Clément :

Faire des navettes au-dessus ou à côté de l'autoroute (monorail, RER, tram-train).

- Proposition N° **732** M J Cuny :

Faire une télécabine avec des pylônes. Peu de modifications des installations existantes, pas de terrassement / tunnel et un mode de transport doux.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'aménagement d'une infrastructure téléphérique ou de navettes à côtés de l'autoroute a été analysée et écartée dans le cadre des études du Service express régional et métropolitain.

En effet, les caractéristiques des territoires desservis par des monorails sont très différents de ceux du territoire traversé par l'autoroute au nord de Thionville. Ces territoires présentent une forte densité de population autour des points d'arrêts, et des obstacles majeurs (rivières, topographie, infrastructures) à franchir. Ces infrastructures permettent de relier plusieurs pôles d'attractivité des centralités concernées et ne supportent pas des flux "mono-orientés" en heure de pointe. La capacité des véhicules est aussi plus limitée mais avec une forte fréquence (type métro). On peut ainsi citer en France le câble C1 à Villeneuve-Saint-Georges au sud de Paris pour franchir des voies ferrées et autoroutières sur 4.5 km, comportant 5 gares et complémentaire au métro existant, mais aussi Téléo à Toulouse, téléphérique de 3km avec 3 gares servant à franchir la Garonne et à relier la rive gauche au métro...

Toute autre alternative à l'utilisation du réseau ferroviaire, dont le renforcement est en cours dans le cadre de l'accord international de 2018 (cf. réponse ci-dessus à la proposition 95.5 et §2.2 de la pièce B), nécessiterait la création d'une nouvelle infrastructure sur plus de 30 km entre Thionville et Luxembourg, voire de plus de 60 km depuis Metz. Cet investissement coûterait entre 2,5 et 3,5 Mds € avec des délais de réalisation très importants.

Les conditions de réalisation d'une telle infrastructure sur les emprises de l'autoroute A31 seraient particulièrement délicates, voire irréalistes sur certains secteurs : travaux en surplomb d'une autoroute exploitée, insertion des gares, éloignement de l'autoroute des zones urbaines au nord de Thionville, expropriations...

À l'inverse, la France et le Luxembourg porte un programme de renforcement important de l'infrastructure ferroviaire existante (+50% de l'offre de places lors des périodes de pointe en 2026 et +150% de l'offres à terme, avec un TER toutes les 7 min 30 soit un cadencement similaire à celui d'un métro). De plus, l'aménagement de voies réservées aux transports en commun sur l'A31 au nord de Thionville (prévu dans le cadre du projet A31bis secteur Nord) permettra le développement de lignes de cars express afin d'optimiser l'usage de l'A31 et de favoriser le report modal depuis la voiture individuelle.

En conclusion, les caractéristiques du territoire ne justifient pas l'ajout d'une solution alternative dont l'insertion sera délicate et les bénéfices très incertains, notamment dans le contexte où des aménagements plus efficaces sont déjà en cours de réalisation, voire mis en œuvre.

- Proposition N° 516.1 :

Nous exigeons un tunnel profond à Kanfen afin de nous protéger des bruits et nuisances.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le bruit et la qualité de l'air au droit de l'autoroute A31, au niveau des zones urbanisées de la commune de Kanfen sont au-dessous des seuils et objectifs prescrits par la réglementation dans la situation actuelle comme dans la situation du projet, avec un élargissement sur place de l'A31.

Aucune contrainte technique et environnementale ne s'oppose par ailleurs à l'élargissement de l'A31 dans cette zone.

Il n'est donc pas nécessaire de mettre en œuvre un tunnel profond à cet endroit pour réaliser le projet. Cette solution n'a jamais fait l'objet d'étude ou de demande particulière des élus locaux dans le cadre de la concertation continue sur le projet depuis le débat public de 2015.

- Proposition N° 573 :

Intégration au projet d'un déploiement massif de radars tronçons couplés à une régulation dynamique de la vitesse.

Réponse du maître d'ouvrage :

La régulation dynamique de la vitesse est déjà mise en œuvre sur l'A31 entre l'échangeur A30/A31 de Richemont et la frontière luxembourgeoise. Cette mesure d'exploitation permet d'améliorer les conditions de circulation, mais ne permet pas de résorber la congestion compte-tenu de l'ampleur des flux actuels et prévus (cf. pièce F). Le concessionnaire pourra bien entendu conserver cette gestion dynamique de vitesse lors de l'aménagement du projet, sur la section neuve ou sur les sections élargies.

Des dispositifs de contrôle de la vitesse seront également mis en œuvre conformément à la réglementation.

- Propositions N° **753.2** Mme C César, **754.5** Mme E Paradeis, **755.5** E Nathanson :

Péage uniquement pour les étrangers et PL.

Une 3^{ème} voie réservée aux bus avec une ligne démarquée style mettis que les usagers ne peuvent emprunter en voiture du kinopolis à Luxembourg.

Réponse du maître d'ouvrage :

D'une part, le droit européen ne permet de discriminer les usagers selon leur nationalité. En effet, la Directive (UE) 2022/362 du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 modifiant les directives 1999/62/CE, 1999/37/CE et (UE) 2019/520 en ce qui concerne la taxation des véhicules pour l'utilisation de certaines infrastructures, transposée en droit français par la loi n°2023-171 du 9 mars 2023 et par l'ordonnance n°2023-661 du 26 juillet 2023 prévoit une proportionnalité des droits d'usage (sous la forme de redevance que les États membres peuvent mettre en place), mais une interdiction de discrimination ou de différence tarifaire en fonction de l'origine des usagers.

Il est donc prévu une tarification supérieure pour les usagers en poids-lourds par rapport aux usagers en véhicule individuelle. Toutefois, la seule mise en place d'une eco-taxe poids lourds sur le tronçon concerné ne permettrait pas à elle seule de financer le projet, les recettes prévisionnelles tirées d'un tel dispositif n'étant pas du même ordre de grandeur que les recettes du péage.

D'autre part, les études de trafic (cf. Pièce F du dossier) montrent qu'il est nécessaire d'élargir l'autoroute A31 à 2x3, en complément du contournement de Thionville, afin de disposer d'une capacité autoroutière permettant de résorber la saturation de l'autoroute. En complément de l'élargissement, la solution retenue dans le cadre du projet est donc l'aménagement d'une voie réservée aux transports en commun sur l'espace de la bande d'arrêt d'urgence.

- Proposition N° **967.7** Mme R Rau :

Demander au législateur luxembourgeois de ne plus encourager les entreprises à donner des avantages en nature sous forme de voitures de société à leurs employés car cette pratique encourage l'autosolisme.

Réponse du maître d'ouvrage :

Cette question dépasse la compétence du maître d'ouvrage. La France a toutefois sollicité plusieurs fois le Luxembourg dans le cadre des instances de coopération transfrontalière pour encourager la mutualisation des voitures de société et le covoiturage avec celle-ci.

Le Luxembourg met par ailleurs en place une incitation fiscale à l'électrification des flottes de véhicules professionnels ainsi qu'une aide au covoiturage dont peuvent bénéficier les frontaliers.

- Proposition N° **1084** M Y Bessin :

Construire une 2nde voie rapide mini 2x2 voies mais dans l'idéal une 3x3... avec affichage sur panneaux digital en amont, de l'état actuel du trafic sur chaque itinéraire.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet A31bis secteur Nord est issu de la concertation engagée depuis 2015, après l'abandon du précédent projet d'autoroute A32, qui visait à doubler l'autoroute A31 existante par une nouvelle autoroute (cf. §3 de la pièce B). Le projet A31bis secteur Nord répond aux objectifs poursuivis,

notamment pour traiter la saturation actuelle de l'A31 entre l'échangeur A30/A31 de Richemont et la frontière luxembourgeoise, réduire les nuisances pour les riverains, offrir une meilleure desserte du territoire et aménager un itinéraire de transit fiable et sécurisé (cf. §2.4 de la pièce B). Les caractéristiques du projet A31bis, issues de la concertation, reposent sur un aménagement sur place de l'autoroute existante, avec création d'un contournement ouest de Thionville en tunnel (cf. §4 de la pièce B).

Les mesures d'exploitation et d'information des usagers de l'autoroute seront affinées dans les phases d'études ultérieures du projet.

- Proposition N° **1226 M bc** :

Prévoir une voie pour les camions lents à droite car la sortie nord du tunnel monte de 5% sur environ 800 m comparé aux 4% des montées d'Illange et Zoufftgen qui ont ces voies

Réponse du maître d'ouvrage :

Le profil en long des voiries sortant du tunnel ne dépasse pas 5%. La création de voie de circulation pour les véhicules lents (article R422-1 du code de la route) n'est donc pas nécessaire.

Par ailleurs, la section comprise entre la sortie nord du tunnel et l'échangeur n°42 est soumise à plusieurs contraintes fortes pour assurer l'insertion du projet dans son environnement urbain, humain et naturel. L'ajout d'une voie sur cette section aurait donc des impacts humain, financier, foncier et paysager très importants qui rendraient dès lors le projet impossible à mettre en œuvre.

- Proposition N° **1234.4 M A Léonard** :

Proposition accès port d'Illange.

Réponse du maître d'ouvrage :

Cette contribution propose de créer une nouvelle voirie locale raccordant l'A31 aux emprises portuaires qui font l'objet de projets de développement de zones logistiques et économiques. Le maître d'ouvrage n'est pas compétent pour ces aménagements.

Le projet E-LOG'IN 4 et ses impacts en termes de circulation ont bien été pris en compte dans le cadre des études de trafic et de l'évaluation socio-économique du projet. Le projet est bien recensé dans les projets pris en compte §2.3.4 de la pièce F (évaluation socio-économique) avec plus de détails en annexe 5.6.2. L'identification des projets urbains permet d'affiner géographiquement les projections de population et d'emplois générales établies par les instituts nationaux de la statistiques français et luxembourgeois présentées dans la partie 2.3. La répartition des croissances de populations et d'emplois par zone du modèle tient compte des projets urbains connus, sans remettre en question les projections établies par ces organismes à une échelle plus large.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage indique avoir rencontré les porteurs du projet E-LOG'IN 4 au cours de l'enquête publique. Ces derniers ont pu présenter leur étude concernant les raccordements possibles de cette zone aux infrastructures du territoire et notamment au réseau autoroutier. Le porteur de projet s'est engagé à revenir vers le maître d'ouvrage dès qu'une solution de raccordement sera formellement actée et concrétisée.

Le maître d'ouvrage s'engage à rencontrer à nouveau le porteur de projet E-LOG'IN 4 dès que le choix des modalités de raccordement sera réalisé.

Dans tous les cas, la conception du projet A31bis secteur Nord, élaborée sur la base des modélisations de trafic, tient compte de ce surcroît de trafic poids-lourds sur le territoire. En complément, une réponse à cette observation a également été apportée §C Propositions du public du présent mémoire (observations n°1833.9) et en réponse à une question de la commission d'enquête (§D1 Mobilités).

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

- Proposition N° **1275** de M A Jager :

Le seul moyen d'améliorer la circulation urbaine sur cet axe est une A 32, indépendante de l'A31.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet A31bis secteur Nord est issu de la concertation engagée depuis 2015, après l'abandon du précédent projet d'autoroute A32, qui visait à doubler l'autoroute A31 existante par une nouvelle autoroute (cf. §3 de la pièce B). Le projet A31bis secteur Nord répond aux objectifs poursuivis, notamment pour traiter la saturation actuelle de l'A31 entre l'échangeur A30/A31 de Richemont et la frontière luxembourgeoise, réduire les nuisances pour les riverains, offrir une meilleure desserte du territoire et aménager un itinéraire de transit fiable et sécurisé (cf. §2.4 de la pièce B). Les caractéristiques du projet A31bis, issues de la concertation, reposent sur un aménagement sur place de l'autoroute existante, avec création d'un contournement ouest de Thionville en tunnel (cf. §4 de la pièce B).

- Proposition N° **1279.3** :

Entre ses voies d'autoroute insérer des panneaux solaires pour pouvoir financer le coût des travaux de réfection de l'A31.

Réponse du maître d'ouvrage :

Ce type d'aménagement ne permet pas de financer le coût des travaux prévus dans le cadre du secteur Nord du projet A31bis, au regard de l'ampleur des besoins nécessaires.

- Proposition N° **1296.3** M J Schroer :

Est-il prévu de nous refaire un chemin comme l'actuel qui longe l'autoroute à Kanfen ?

Est-il prévu de nous refaire un pont et de nous refaire le même chemin toujours accessible et sécurisé tel qu'actuellement (Entrange/ symbole de l'étoile).

Réponse du maître d'ouvrage :

L'ensemble des travaux concernant les ouvrages est présenté §3.3.1.2.2.8 de l'étude d'impact (pièce E2). Les chemins et les ouvrages qui seront affectés par le projet seront intégralement rétablis, à l'exception de quelques ouvrages isolés et non utilisés dont les gestionnaires ont indiqué souhaiter la déconstruction. **Ainsi, l'État s'engage à maintenir ou à rétablir le chemin qui longe l'autoroute à Kanfen ainsi que le pont évoqué.**

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

- Proposition N° **1357.6** :

Inciter les entreprises à organiser le covoiturage entre leurs salariés.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le développement du covoiturage est un enjeu très important pour la réduction du volume de déplacement en voiture individuelle dans le contexte de la réduction des émissions de gaz à effet de serre issues secteur des transports. Le développement du covoiturage permet aussi de réduire la saturation des infrastructures autoroutières.

Il existe plusieurs dispositifs en France pour inciter les employeurs à organiser le covoiturage de leur salarié comme les plans de mobilité employeur ([Plan de mobilité employeur | Service Public Entreprendre](#)). Les entreprises peuvent mettre en place le forfait mobilités durables qui permet de soutenir financièrement les déplacements domicile-travail. Les entreprises peuvent également mettre en place une plateforme interne pour stimuler l'appariement entre salariés pour leurs trajets. Enfin, dans le cadre du plan national covoiturage, les employeurs ont la possibilité de s'engager en signant une charte de développement du covoiturage. **Le maître d'ouvrage s'engage à évoquer cet enjeu important dans le cadre de la poursuite de la démarche de conférence des parties (COP) régionale**, mise en place dans le cadre de la démarche de planification écologique.

Par ailleurs, le projet A31bis secteur Nord accompagne le covoiturage (cf. §4.6 de la pièce B pour les aires de covoiturage, et §3.3.1.2.1.4 de la pièce E2 pour l'étude d'un aménagement potentiel d'une voie de covoiturage).

Lien : <https://observatoire.covoiturage.gouv.fr/autres-acteurs/employeurs/>

Commentaire de la commission d'enquête

Le covoiturage permet de réduire le trafic, il serait donc nécessaire de l'encourager par tous les moyens comme, par exemple, instaurer un tarif préférentiel de péage.

- Proposition N° **1405.2** :

Favoriser la desserte par bus, jusqu'à Rombas et Metz.

Réponse du maître d'ouvrage :

Cette question ne relève pas de la compétence du maître d'ouvrage, mais de celle de la région Grand Est, autorité organisatrice des mobilités s'agissant des transports interurbains (lignes Fluo).

Aujourd'hui, une ligne Fluo 57R077 relie Rombas à Metz à raison de 5 allers-retours lors des jours de semaine. Par ailleurs, la ligne Fluo 57R050 relie Florange à Metz en desservant Rombas avec 12 aller-retours par jour en semaine.

Depuis Rombas, il est également possible de prendre le train pour Hagondange puis, avec une correspondance, de se rendre à Metz pour un temps de parcours compris entre 25 et 40 minutes) selon les correspondances.

Dans le cadre des études du SERM Lorraine-Luxembourg, il est envisagé d'améliorer la desserte en car du territoire, dont une ligne allant de Florange à Metz et passant par Rombas avec un cadencement à 30 minutes lors des heures de pointe et de 60 minutes lors des heures creuses.

Le projet A31bis secteur Nord comporte des voies réservées aux transports en commun afin d'accompagner ce renforcement des lignes de car express et d'en fiabiliser la performance.

- Proposition N° **1437.3** M B Zanardelli :

Prolongation des lignes de tramway au-delà des frontières. (Luxembourg-France) en accord avec la France au niveau des financements.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le réseau de tramway du Luxembourg est aujourd'hui constitué d'une seule ligne reliant l'aéroport Findel à la Cloche d'Or en traversant la métropole luxembourgeoise. Le plan national de mobilité 2035 du Luxembourg présente l'objectif de construire plusieurs lignes pour mieux relier les différents quartiers de Luxembourg-Ville en restant principalement à l'intérieur de la ceinture autoroutière de Luxembourg-Ville, à l'exception du projet de tram rapide Luxembourg-Ville vers Esch-Belval. Le Luxembourg n'envisage pas de prolongement de son tramway au-delà de la frontière.

Le renforcement du mode ferroviaire à partir des infrastructures existantes, avec création d'une ligne nouvelle Bettembourg-Luxembourg, est privilégiée pour répondre au besoin de déplacement transfrontalier.

Toutefois, le futur tram-rapide Luxembourg – Esch Belval représentera une solution de mobilité complémentaire pour les transfrontaliers, en rejoignant Belvaux afin d'utiliser le tram (qui sera toutefois moins rapide que le train) pour rejoindre Luxembourg-Ville.

- Proposition N° **1479** :

Négocier avec le Luxembourg pour que les CFL prennent le contrôle sur cette ligne permettant un meilleur contrôle, fiabilité et de confort sur cette ligne.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage n'est pas compétent pour répondre à cette question qui relève de la compétence de la Région Grand Est concernant les circulations des trains express régionaux et plus généralement des transports interurbains (réseau Fluo).

- Proposition N° **1588.5** Mme C Dewilde :

Prise en charge par la région grand Est de la partie d'autoroute sous péage afin de ne pas pénaliser les villages proches de l'A31.

Réponse du maître d'ouvrage :

La région Grand Est a délibéré en faveur du secteur Nord du projet A31bis dans le cadre de la saisine des collectivités locales sur le dossier d'enquête publique au titre de l'article L. 122-1 du code de l'environnement. L'avis favorable de la région figure §2 de la pièce J1 du dossier d'enquête. La Région y "rappelle son adhésion au principe de concession autoroutière".

En accord avec la Région Grand Est, l'État assure la maîtrise d'ouvrage du projet A31bis secteur Nord, puisque celui-ci nécessite de recourir à une concession et que, en l'état actuel du droit, seul l'État peut aujourd'hui être concédant d'un projet autoroutier.

- Proposition N° **1609.2** :

Réaménager l'existant (Richemont-Terville) pour éviter de faire un tunnel et aussi pour une question environnementale ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage répond à cette proposition dans la partie §3.1.3.2 de la pièce B.

- Proposition N° **1640** :

Faire une portion d'autoroute qui couperait à travers champs au-dessus d'Audun-le-Tiche, et qui rejoindrait logiquement la voie rapide qui dessert Belval ? (voir plan)

- Proposition N° **1660.4** N Brun Bellut :

Connexion entre l'A30 à hauteur de Bréhain la ville et la route B40/D616. [Proposition identique]

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage n'est pas compétent s'agissant de l'aménagement des voiries départementales.

Toutefois, le département de la Meurthe-et-Moselle porte le projet de réalisation d'un contournement Est de Tiercelet, permettant de raccorder l'autoroute A30 au contournement de Micheville suivant un fuseau similaire proposé par cette contribution. Ce projet, non confirmé à ce jour, serait donc complémentaire aux autres démarches permettant d'améliorer les mobilités transfrontalières au niveau de la zone de Esh/Belval, qui présente un développement important.

De manière complémentaire, dans le cadre des études du Schéma de mobilité transfrontalier, il est envisagé d'aménager un corridor pour bus entre Audun-le-Tiche et l'autoroute A30, sur la route départementale qui pourrait être délestée.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Proposition N° **1810.2** commune de Nilvange :

Étudier les possibilités de transport de marchandises pour alléger le nombre des poids lourds sur les routes et identifier des itinéraires ferroviaires autres que le Sillon mosellan.

Réponse du maître d'ouvrage :

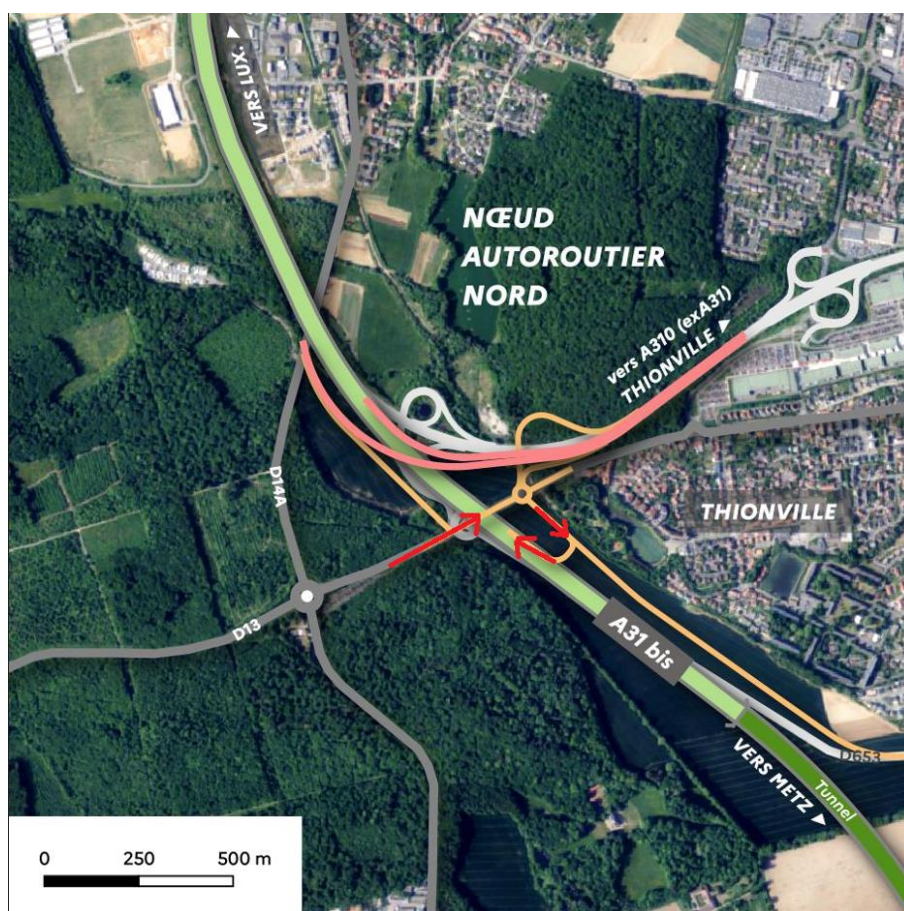
Cette proposition fait l'objet d'une réponse complète dans la partie D.1 du présent document (Questions de la commission d'enquête). Le développement du fret ferroviaire est en effet un objectif important conduit par l'État dans le cadre de ses interventions et notamment dans le cadre de la réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports. Le report modal depuis la route vers le ferroviaire permet effectivement dans une certaine mesure de réduire le nombre de poids lourds sur la route.

- Propositions N° **1810.3** commune de Nilvange, **1833.10** Mme M Mantellini, **1973.3** commune de Manom :

Réalisation d'un échangeur permettant aux automobilistes venant de la RD13 de prendre l'A31 vers le Nord sans entrer dans Terville.

Réponse du maître d'ouvrage :

La conception de l'échangeur n°42 proposée dans le cadre du projet permet bien aux automobilistes venant de la RD13 de prendre directement l'A31 vers le Nord sans entrer dans Terville (cf. §3.3.1.2.2.3 de la pièce E2). Le schéma ci-dessous présente le cheminement de ces automobilistes (flèches rouges).



- Proposition N° **1833.8** Mme M Mantellini :
Modification Bertrange.

Réponse du maître d'ouvrage :

Cette contribution propose d'ajouter des entrées-sorties au niveau de l'échangeur n°37.1 de Bertrange. Cet aménagement n'est pas envisagé dans le cadre du projet (cf. §3.3.1.2.2 de la pièce E2).

Un tel aménagement aurait pour effet d'augmenter les impacts du projet sur l'environnement et sur les zones urbanisées, notamment en augmentant la circulation sur le réseau local.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage souligne que l'échangeur n°1 de l'A30 se situe à environ 2 kilomètres de cet échangeur. Il permet d'accéder et de sortir de l'A30 depuis et vers Metz. De même, l'échangeur n°37.2 de l'A31, à Illange, se trouve à moins de 3 kilomètres de l'échangeur de Bertrange. Des points d'échanges existent donc à proximité de Bertrange.

- Proposition N° **1833.9** Mme M Mantellini :
Modification ELogin4.

Réponse du maître d'ouvrage :

Cette contribution propose de créer une nouvelle voirie locale raccordant l'A31 aux emprises portuaires qui font l'objet de projets de développement de zones logistiques et économiques. Le maître d'ouvrage n'est pas compétent pour l'aménagement des voiries locales.

Le projet E-LOG'IN 4 et ses impacts en termes de circulation ont bien été pris en compte dans le cadre des études de trafic et de l'évaluation socio-économique du projet. Le projet est bien recensé dans les projets pris en compte §2.3.4 de la pièce F (évaluation socio-économique) avec plus de détails en annexe 5.6.2. L'identification des projets urbains permet d'affiner géographiquement les projections de population et d'emplois générales établies par les instituts nationaux de la statistiques français et luxembourgeois présentées dans la partie 2.3. La répartition des croissances de populations et d'emplois par zone du modèle tient compte des projets urbains connus, sans remettre en question les projections établies par ces organismes à une échelle plus large.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage indique avoir rencontré les porteurs du projet E-LOG'IN 4 au cours de l'enquête publique. Ces derniers ont pu présenter leur étude concernant les raccordements possibles de cette zone aux infrastructures du territoire et notamment au réseau autoroutier. Le porteur de projet s'est engagé à revenir vers le maître d'ouvrage dès qu'une solution de raccordement sera formellement actée et concrétisée.

Le maître d'ouvrage s'engage à rencontrer à nouveau le porteur de projet E-LOG'IN 4 dès que le choix des modalités de raccordement sera réalisé.

Dans tous les cas, la conception du projet A31bis secteur Nord, élaborée sur la base des modélisations de trafic, tient compte de ce surcroit de trafic poids-lourds sur le territoire. En complément, une réponse à cette observation a également été apportée §C Propositions du public du présent mémoire (observations n°1833.9) et en réponse à une question de la commission d'enquête (§D1 Mobilités).

- Proposition N° **1843.3** ENL :

Mettre en œuvre une concertation permanente avec les collectivités territoriales, les acteurs économiques, les associations et les habitants afin de garantir la transparence et l'acceptabilité du projet.

Réponse du maître d'ouvrage :

Depuis le débat public de 2015, le projet A31bis fait l'objet d'une concertation continue (code de l'environnement), notamment à travers les réunions du comité de pilotage qui rassemble les représentants de l'État, des collectivités locales, les acteurs économiques (dont ENL) et les associations de riverains. Le comité de pilotage a permis de suivre l'avancée des études et de préparer les phases de concertation avec le public qui ont été organisées en amont de chaque décision sur le projet. Depuis 2015, cette concertation continue a été supervisée par un puis deux garants nommés par la Commission nationale du débat public (CNDP).

Une charte de la concertation continue a été élaborée en 2019 (et mise à jour à plusieurs reprises). La pièce H du dossier retrace l'historique des phases de concertation.

Pour la suite du projet, le maître d'ouvrage s'engage à poursuivre cette concertation continue des acteurs et des habitants du territoire. Le comité de pilotage continuera d'être réuni autant que de besoin et, au moins, une fois par an. De plus, le maître d'ouvrage s'engage également à poursuivre la publication des lettres d'information sur le projet autant que de besoin. Enfin, une nouvelle consultation du public sera menée dans le cadre de l'instruction de l'autorisation environnementale du projet, si celui-ci est déclaré d'utilité publique.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Proposition N° **2166** :
Faire avec des recharges pour les voitures électriques.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le développement des installations de recharge des véhicules électriques est un objectif important du plan national d'électrification publié par le gouvernement en mai 2026. Par ailleurs, l'installation des infrastructures de recharge des véhicules électriques (IRVE) sur les aires de service fait maintenant partie des obligations des gestionnaires de ces aires. **Dès lors, le maître d'ouvrage, sur le domaine qui le concerne, s'engage à intégrer l'obligation d'installer des infrastructures de recharge des véhicules électriques (IRVE) dans l'aménagement des aires de repos et de services qui seront modernisées dans le cadre du projet.**

- Proposition N° **2149.1** :
Déplacer la D653 au plus de la A31Bis pour l'éloigner des habitations.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage s'engage à déplacer la RD653 au plus près possible de la section neuve qui sera aménagée entre la tête nord du tunnel et l'échangeur n°42.

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

- Proposition N° **1877.3** M G Richard :
Est-ce que ces villages auront droit à des aménagements particulier afin d'assurer la sécurité de ses habitants ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Concernant les reports de trafic, les études de trafic (cf. §3.2.2 de la pièce F) fournissent les estimations de variation du trafic sur les principaux axes du réseau secondaire entre la situation avec le projet A31bis et la situation sans le projet A31bis.

En période de pointe du matin (PPM, 05h-09h), en 2030, dans la situation avec le projet :

- -5% sur la RD1 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -5% à -10% sur la RD653 selon les sections, dans le sens de pointe ;
- -6% sur la RD58 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -5% sur la RD59 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -4% sur la RD16 dans le sens de pointe.

En période de pointe du soir (PPS, 15h-19h), en 2030, dans la situation avec le projet :

- -3% sur la RD1 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -4% sur la RD653 à la frontière, dans le sens de pointe ;
- -3% sur la RD58 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -2% sur la RD59 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -3% sur la RD16 dans le sens de pointe.

La période creuse correspond de fait aux périodes 00h-05h, 09h-15h, et 15h-24h (minuit).

Concernant les reports de trafic, le projet fait également significativement baisser le trafic sur les axes autoroutiers concurrents, dont :

- L'autoroute A31 en traversée de Thionville : 76 800 véhicules par jour (deux sens confondus) en 2030 sans le projet, contre 65 340 avec le projet, soit -11 500 véhicules par jour, ce qui constitue une baisse de -15% ;
- L'autoroute A30 à l'ouest de l'échangeur de Sainte-Agathe qui traverse des zones urbanisées : -10%.

En période creuse, les études montrent une recharge, modeste en nombre de véhicules, du réseau secondaire. Cette observation implique, lors de la phase de mise en concession, de rechercher à tirer les éventuels bénéfices d'une potentielle modulation du péage afin de limiter les reports de trafic. En effet, le code de la voirie routière autorise la modulation des tarifs de péage pour tenir compte de l'intensité du trafic, en fonction du moment de la journée, du jour de la semaine ou de la période de l'année, si elle est justifiée par un objectif de résorption de la congestion du trafic ou pour favoriser l'utilisation optimale de l'infrastructure.

Commentaire de la commission d'enquête

Une baisse de 3 à 5 % ne serait pas significative. Il est clair que les habitants des communes au nord de Thionville seraient doublement pénalisés, d'une part par les nuisances dues au report de trafic et, d'autre part, par le péage vers Thionville.

Des mesures sont à envisager afin de réduire ces inconvénients.

- Propositions N° **1892.1** M JC Sager, **1894.4** Mme Rosa :

Tunnel A31Bis à faire immédiatement en 2X3 Voies.

Réponse du maître d'ouvrage :

La conception du projet A31bis est réalisée dans l'objectif de réduire la congestion et la saturation globale du réseau. L'ensemble des modélisations de trafic, aux horizons 2030 et 2050, présenté dans la pièce F (étude socio-économique) démontrent qu'un aménagement à 2x2 voies de la section neuve prévue dans le cadre du projet (contournement ouest de Thionville) et comprenant le tunnel est largement suffisant pour répondre aux besoins de mobilité. Il n'est pas donc envisagé d'étudier la création d'un tunnel à 2x3 voies.

- Proposition N° **1897** AO Promo Fameck :

Création d'un raccordement direct de la partie Est de la ZAC de la Feltière aux infrastructures autoroutières, au niveau du nœud autoroutier Sud.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage a présenté, dans le cadre du présent mémoire, deux variantes alternatives pour l'aménagement du futur échangeur de Sainte-Agathe qui permettra de raccorder l'A30 et la section neuve prévue dans le cadre du projet. **Le maître d'ouvrage s'est engagé à retenir ces variantes pour la suite des études et de la réalisation du projet.**

Ces variantes permettent de réaliser un raccordement vers la partie Est de la ZAC de la Feltière.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Proposition N° **1917.10** commune d'Illange :

Anticiper le devenir de l'actuelle A31 et préciser les aménagements qui permettront d'orienter efficacement les flux de circulation, notamment les poids lourds, vers la future A31bis.

Réponse du maître d'ouvrage :

La construction d'un contournement autoroutier de Thionville va significativement diminuer la circulation sur l'actuelle autoroute A31 entre l'échangeur A30/A31 de Richemont et la jonction avec la future section neuve, au niveau de l'échangeur de l'Etoile à Florange, au nord de Thionville (actuel échangeur n°42).

Depuis le 1er janvier 2025, cette voie fait partie du réseau routier national mis à la disposition de la Région Grand Est.

Le projet A31bis inclut le traitement de l'A31 existante en traversée de Thionville (cf. §2.9 de la pièce B) :

- Interdiction de circulation pour les poids lourds en transit dans la traversée ;
- Réduction de la vitesse maximale autorisée à 90 km/h ;
- Résorption des points noirs du bruit (PNB) le long de la traversée.

Plusieurs options sont ensuite ouvertes à la discussion entre l'État et les parties prenantes du territoire sur le devenir, à plus long terme, de la traversée de Thionville, notamment le maintien de la traversée de Thionville dans le réseau routier national ou le déclassement de l'autoroute et le reclassement de cette section dans le réseau routier d'une collectivité territoriale. Cette question est indépendante de l'utilité publique d'A31bis secteur Nord.

Le maître d'ouvrage s'engage à démarrer dès le 2ème semestre 2026, à l'issue de la présente procédure d'enquête publique, aux côtés de la région Grand Est, la consultation des collectivités concernées et l'analyse du devenir de l'A31 actuelle en traversée de Thionville afin de préciser les aménagements complémentaires qui pourraient y être réalisés, ainsi que les modalités de gestion de cette section.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Proposition N° **1961.8** C Colomb :

Adapter les horaires de travail aux moyens de déplacement.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les horaires de travail relèvent du règlement intérieur des entreprises en France ou au Luxembourg. Quoiqu'il en soit, le maître d'ouvrage souligne qu'il semble difficile d'aménager les horaires d'une grande partie des emplois des travailleurs transfrontalier, notamment ceux travaillant dans les secteurs du commerce, de l'industrie, des services ou des transports. Certains emplois sont, par nature, souvent réalisés avec des horaires atypiques comme dans le secteur de la santé. Certaines entreprises du secteur tertiaire voire des employeurs publics proposent des horaires adaptés permettant de réaliser les trajets en dehors des heures de pointe.

Le maître d'ouvrage évoquera ce sujet lors de prochaines instances techniques de coopération concernant les mobilités avec le Luxembourg.

- Proposition N° **2033.2** :

Supprimer les radars et fermer les échangeurs de Beauregard montrerait une amélioration significative du trafic.

Réponse du maître d'ouvrage :

La suppression des radars est contraire à la politique de sécurité routière et de réduction des vitesses excessives sur le réseau routier. Comme le rappelle la Sécurité Routière [Lien ci-dessous] :

La vitesse est responsable d'environ 27% des morts sur les routes.

La vitesse constitue un facteur aggravant dans les accidents corporels ou mortels, en intervenant sur deux phénomènes dangereux : la distance d'arrêt et la violence du choc.

Plus la vitesse est élevée, plus la distance nécessaire pour s'arrêter est importante, et par conséquent plus le risque d'accident est important.

La violence d'un choc est démultipliée par rapport à la vitesse. Ainsi, la violence d'un choc à 130km/h est deux fois plus importante que pour un choc à 110km/h, alors que la vitesse n'a augmenté que de 20km/h.

La suppression des radars n'est donc pas envisagée.

Le maître d'ouvrage a produit une nouvelle analyse concernant les volumes de circulation sur la section de l'A31 en traversée de Thionville ainsi que les niveaux de saturation de chaque échangeur. L'analyse démontre que les impacts de la suppression d'un ou de plusieurs échangeurs sur cette section, afin d'en améliorer le fonctionnement, seraient très importants, entraînant la saturation des autres échangeurs et du réseau local. Un aménagement sur place, même limité, de la traversée de Thionville, ne répondrait pas aux objectifs du projet (cf. §3.1.3 de la pièce B).

Par exemple, l'échangeur n°39 de Beauregard supporte un trafic très important lors des heures de pointe (comme ceux n°38 de Yutz et n°40 de Guenrange qui sont situés de part et d'autre). La fermeture de cet échangeur entraînerait respectivement le report de plus de 1200 véhicules le matin et de 800 véhicules le soir, vers les autres échangeurs. Cette fermeture se traduirait ainsi par un report intégral des véhicules sur le réseau local déjà très utilisé voire saturé, dans des zones d'habitations particulièrement denses. Cette hypothèse n'est donc pas envisagée.

Le maître d'ouvrage souligne aussi que les projets antérieurs de suppression de certains mouvements sur les échangeurs de jonction entre l'autoroute existante, A31 au nord et A30 au sud, et le nouveau contournement ouest de Thionville, ont été unanimement rejetés par le public et les acteurs locaux lors de la concertation publique de 2022-2023.

[Lien : <https://www.securite-routiere.gouv.fr/les-medias/les-faq/faq-radar>]

- Proposition N° **1698.10** les Amis de la Terre :

Mise en place d'un suivi environnemental, sanitaire et socio-économique renforcé, assorti de mécanismes correctifs en cas d'écart avec les prévisions.

- Proposition N° **2270.6** LNE :

Garantir la transparence : publier un bilan complet des impacts (bruit, air, GES, ENAF) et un plan de suivi contraignant.

Réponse du maître d'ouvrage :

En parallèle de la poursuite de la concertation continue sur le projet, **le maître d'ouvrage s'engage à mettre en place un dispositif de suivi exhaustif et transparent des indicateurs environnementaux et sanitaires comme indiqué dans l'étude d'impact.**

En matière environnementale, le dispositif de suivi préfiguré est à retrouver §6.3.2.1.8 de l'étude d'impact (pièce E4). De plus, **le maître d'ouvrage s'engage aussi à réaliser un suivi transparent des niveaux de bruit et de pollution, notamment afin de suivre la performance des dispositifs de protection mis en place** (notamment les protections acoustiques s'agissant du bruit).

Enfin, si le projet A31bis secteur Nord est déclaré d'utilité publique, la mise en œuvre de la séquence "Eviter Réduire Compenser" (ERC) sera poursuivie et l'étude d'impact sera actualisée dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale qui sera menée par le concessionnaire. L'impact sur les espaces naturels agricoles et forestiers sera par exemple mis à jour et précisé lors de cette actualisation.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

- Proposition N° **2114** M A Glad, **2198.3** M A Mayer :

Éviter la traversée d'Entrange, faire une entrée/sortie entre 43 et 44 à hauteur de Oeutrange et voir 2198.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les points d'échanges routiers du projet A31bis sont décrits §3.3.1.2.2 de la pièce E2. Le projet A31bis ne prévoit pas la création de nouvel échangeur sur l'autoroute existante, en dehors du nœud Sud du contournement ouest de Thionville avec l'A30, afin d'assurer une liaison avec les vallées de l'Orne et de la Fensch, dont l'amélioration de la desserte constitue l'un des objectifs du projet, et de la création du nœud Nord, pour raccorder le contournement à l'A31 existante.

La création d'échangeurs entraînerait une baisse significative de la performance du réseau autoroutier, les entrées et sorties successives trop rapprochées entraînant des réductions de vitesse et des perturbations.

- Proposition N° **2178.6** M P Pannier :

Les solutions existent. Elles demandent de la coopération, une vision de long terme et le courage de remettre en question des modèles devenus inadaptés.

Réponse du maître d'ouvrage :

Face aux enjeux de mobilités sur le territoire, la France et le Grand-Duché de Luxembourg co-portent une stratégie multimodale transfrontalière pour améliorer les déplacements entre les deux pays (cf. §2.2 de la pièce B), dont le projet A31bis secteur Nord n'est qu'une des composantes.

- Proposition N° **2239.6** AGIRR :

Une rue nouvelle utilisant le fuseau F4 pour relier Florange-Daspich à Sainte-Agathe, ainsi que le raccordement des voies d'insertion et de décélération entre deux échangeurs voisins sur l'A31 entre Bétange et Beauregard.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage n'est pas compétent pour l'aménagement des voiries locales (par exemple la rue reliant Florange-Daspich à Sainte-Agathe). Toutefois, la ville de Florange envisage exactement de réaliser une nouvelle rue utilisant en partie les emprises libérées au sein de la commune grâce à l'aménagement du projet en tunnel profond. Cette nouvelle infrastructure communale a vocation à s'insérer dans le grand projet d'aménagement urbain que la ville de Florange élabore sur ces emprises.

A ce stade, il n'est pas prévu d'aménagement lourd sur l'A31 en traversée de Thionville. Tout élargissement de la chaussée existante (comme proposé ici en réalisant deux voies nouvelles supplémentaires, dites collectrices ou d'entrecroisement, de part et d'autre de l'A31) est très complexe à réaliser sur cette section qui traverse une zone urbanisée très dense entre le viaduc de Beauregard et Bétange. Cet aménagement pourrait nécessiter des expropriations sur des zones d'habitations ou des zones économiques, et constitue un autre projet que le projet A31bis secteur Nord soumis à la présente enquête.

Le devenir de la traversée de Thionville dans le cadre du projet A31bis secteur Nord est décrit §2.9 de la pièce B. Le projet A31 secteur Nord prévoit un traitement de la traversée de Thionville :

- Interdiction de circulation pour les poids lourds en transit dans la traversée ;
- Réduction de la vitesse maximale autorisée à 90 km/h ;
- Résorption des points noirs du bruit (PNB) le long de la traversée.

De plus, le projet A31bis secteur Nord permet, grâce au contournement ouest de Thionville en tunnel, une réduction significative de la circulation dans la traversée de Thionville, permettant de fluidifier la circulation, et, surtout, de réduire les nuisances créées par cette infrastructure.

- Proposition N° **2269.3** M M Valentin :

Un tracé de Richemont passant un peu plus loin des habitations est possible et minimiserait les nuisances pour les habitants d'Uckange.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage ne dispose pas suffisamment de précisions pour répondre à cette observation. Dans le cadre du projet, il est prévu d'aménager l'autoroute A30 sur place à 2x3 voies. Cette solution est celle qui limite le plus les impacts sur les zones habitées et sur l'environnement dans le secteur. Un aménagement qui s'éloignerait de la commune d'Uckange aurait des impacts sur les habitations situées de l'autre côté de l'autoroute et sur les terres agricoles. Par ailleurs, un déplacement de l'autoroute est impossible sur une grande section longeant l'entreprise Air Liquide (Plan de prévention des risques technologiques).

Singulièrement à Uckange, le projet permettra d'installer un ensemble de protections acoustiques entre l'autoroute élargie et la commune sur la majorité du linéaire concerné par le projet. La cartographie des protections acoustiques prévue dans le cadre du projet A31bis secteur Nord est présentée §4.5 de la pièce B du dossier.

- Proposition N° **2287.4** M M Gendouzi :

Le cahier des charges doit intégrer :

- Un plafonnement contractuel du tarif,
- Un tarif préférentiel pour les résidents et travailleurs frontaliers régulier
- Une révision du tarif des péages à la baisse si les objectifs de fluidité contractualisés ne sont pas atteints, avec indicateurs mesurables et opposables
- Des pénalités contractuelles significatives en cas de dépassement du calendrier

Réponse du maître d'ouvrage :

L'article L122-4 du code de la voirie routière dispose que le péage assure la couverture des dépenses de toute nature liées à la construction, à l'exploitation, à l'entretien, à l'aménagement ou à l'extension de l'infrastructure. En cas de concession des missions du service public autoroutier, le péage couvre également la rémunération et l'amortissement des capitaux investis par le concessionnaire. Le respect

de ces dispositions, y compris les règles d'évolution annuelles des tarifs prévues par le contrat de concession, fait partie des éléments contrôlés par l'Autorité de régulation des transports (ART) qui rend un avis public sur les projets de contrat avant leur approbation par l'État.

Outre ce contrôle initial, le code de la voirie routière dispose également 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.

Par ailleurs, l'Autorité de régulation des transports (ART), en application de sa mission légale et de son rôle d'éclairage du débat public, évalue régulièrement la rentabilité des concessions autoroutières, notamment celle des concessions historiques. Dans son dernier rapport consacré à cette question, en novembre 2024, l'Autorité estime que leur « rentabilité n'est manifestement pas excessive » et conclut que « le service rendu aux usagers est à la hauteur des tarifs de péage ».

Par ailleurs, un péage autoroutier est une redevance pour service rendu. Or le principe d'égalité devant les charges publiques, dont font partie les redevances pour service rendu, implique qu'à situations semblables il soit fait application de solutions semblables. Dès lors, pour un trajet donné, dans la mesure où il n'existe pas de différence de situation entre les usagers locaux et les autres usagers qui bénéficient du même service, le principe d'égalité des usagers devant le péage ne permet pas d'instaurer un tarif préférentiel pour les usagers locaux par rapport aux autres usagers.

Le principe d'égalité devant les charges publiques ne fait pas obstacle à ce que des situations différentes fassent l'objet de solutions différentes. Ainsi le concessionnaire peut proposer des abonnements pour les usagers fréquents avec un tarif dégressif en fonction de la fréquence d'usage de l'autoroute.

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. A titre d'illustration, des formules permettant des réductions jusqu'à 40% ont été proposées dans les dernières procédures achevées.

En outre, les contrats de concessions autoroutières prévoient la fixation d'objectifs de performance assortis de pénalités, qui ont notamment pour vocation de s'assurer que les sociétés concessionnaires d'autoroutes garantissent la meilleure disponibilité possible des infrastructures dont elles assurent l'exploitation. Par ailleurs, lorsque des travaux d'envergure interviennent sur le réseau, les services de l'État veillent à ce que la gêne à l'usager soit minimisée. Le concessionnaire est ainsi incité à tout mettre en œuvre pour réduire la gêne occasionnée sous peine de devoir payer des pénalités. En revanche, il apparaît peu pertinent de baisser dans le même temps le tarif des péages en cas de congestion car le signal prix ainsi donné inciterait les usagers à utiliser davantage l'infrastructure alors même que cette dernière est déjà saturée.

Enfin, s'agissant du respect du calendrier, le maître d'ouvrage précise que les cahiers des charges des concessions récentes prévoient d'ores-et-déjà des pénalités en cas de retard par rapport à la date de mise en service contractuelle. Par ailleurs, la durée de la concession est fixée dès la signature du contrat. Dès lors, tout retard dans le calendrier de réalisation entraîne mécaniquement une baisse des recettes du concessionnaire qui ne pourra pas mettre en place le péage avant la réalisation des différentes phases du projet.

D. Questions de la commission d'enquête, réponses du porteur de projet et commentaires de la commission d'enquête

D.1 MOBILITÉS

A la page 3 de la note de présentation non technique, il est précisé que la France, le Luxembourg ainsi que la région Grand Est réalisent le futur schéma de mobilité transfrontalière dont les conclusions seront rendues au 1^{er} semestre 2026. Ces conclusions sont-elles disponibles ?

Réponse du maître d'ouvrage :

L'étude pour la réalisation du schéma de mobilité transfrontalière (SMOT) franco-luxembourgeois n'est pas encore terminée. Ses résultats complets ne sont donc pas encore disponibles. Toutefois, le schéma comprendra notamment l'optimisation du réseau de cars transfrontaliers opérés par le Luxembourg (Régie générale des transports routiers, RGTR) et l'établissement d'une nouvelle liste de projets en France qui pourraient être cofinancés par le Luxembourg. Les deux États sont convenus, lors de la conférence intergouvernementale (CIG) franco-luxembourgeoise du 10 décembre 2025, de présenter ces résultats lors de la prochaine CIG fin 2026 ou début 2027.

A la page 7 de la notice explicative du projet, il est expliqué que les travaux des quais ferroviaires se sont terminés en 2024, la circulation de ces nouveaux trains et les travaux au Luxembourg permettront d'augmenter à eux seuls l'offre de places à 13 500 lors des heures de pointe à partir de fin 2026. Connaît-on le nombre de travailleurs transfrontaliers selon leur mode de transport (camembert p 110 de l'étude d'impact chapitre 1 et p. 331 de l'étude d'impact partie 3 – apparemment non car p 331 il est annoncé 75% et que ce n'est que 50% sur le camembert et 26% de marcheurs) ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Les nouveaux trains plus longs (rames de 5 voitures, soit 1 000 places) acquis par la Région Grand Est auprès de la Région Normandie (128 M€) sont progressivement mis en circulation depuis le 5 mai 2026 sur la ligne ferroviaire du Sillon Lorrain. La montée en charge se terminera fin 2026 afin d'offrir environ 13 500 places sur l'ensemble de la période de pointe par jour et par sens sur l'axe Metz - Thionville - Luxembourg. Le nouvel atelier de maintenance de Montigny-lès-Metz, dans lequel ces rames seront maintenues, est opérationnel depuis fin avril 2026 (investissement de 110 M€). La circulation de ces trains plus longs est permise par l'allongement des quais de l'ensemble des gares entre Pagny-sur-Moselle et Luxembourg-ville. Cet allongement constitue un investissement de 25 M€ pour les gares françaises.

Le camembert mentionné (pièce E - Étude d'impact, partie 1, pièce E1, p.108) présente les parts modales sur l'ensemble du périmètre du modèle local de trafic, pour tous les types de déplacements (travail, loisir, etc.), et pas uniquement les déplacements des travailleurs frontaliers. En revanche, le camembert des parts modales des déplacements spécifiques des frontaliers est disponible en figure 25 p.36 de la pièce F (Evaluation socio-économique). On y retrouve le 74% de déplacements effectués en voiture individuelle.

A la page 8 de la notice explicative du projet est évoqué le transport par cars. A-t-on un retour d'expérience sur l'initiative faite pour relier Forbach au Luxembourg ? Cette expérience est-elle pertinente pour le secteur concerné par l'enquête publique ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Forbach à Luxembourg (gare d'Howald). Cette liaison a été arrêtée fin août 2025 alors qu'elle présentait une très faible fréquentation. Peu de travailleurs transfrontaliers au Luxembourg résident à Forbach (environ 800 sur l'ensemble de la communauté d'agglomération de Forbach – source INSEE), ville éloignée de plus de 135 kilomètres de la capitale luxembourgeoise (temps de trajet aller/retour de 3h par jour). Le bassin de vie de l'agglomération de Forbach est davantage tourné vers l'Allemagne avec plus de 7 000 travailleurs transfrontaliers en 2021 (dernières données INSEE disponibles). Par ailleurs, les personnes résidentes dans l'agglomération de Forbach et qui travaillent au Luxembourg n'empruntent que très peu l'autoroute A31, mais privilégient le réseau routier et autoroutier allemand, moins saturé.

A la page 12 de la notice explicative du projet est évoquée une voie spécifique aux bus aux heures de pointe à laquelle s'ajoute une voie de covoiturage. Il ne resterait alors plus que deux voies pour un automobiliste seul et les poids lourds ?

Quid en cas de panne du bus sur la bande d'arrêt d'urgence ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet présenté à l'enquête publique consiste, pour la section de l'A31 entre Thionville et la frontière luxembourgeoise, en un élargissement sur place à 2x3 voies, auquel s'ajoute l'aménagement d'une voie spécifique réservée aux bus sur l'espace de la bande d'arrêt d'urgence, selon le même schéma que l'élargissement en cours de l'A3 au Luxembourg.

Conformément à l'article 3 de la décision ministérielle du 5 janvier 2024, qui acte le tracé du projet, des études se poursuivent pour analyser l'opportunité de l'expérimentation d'une voie dédiée au covoiturage sur l'un des voies 3 voies de circulation de l'A31 entre Thionville et la Frontière, comme ce sera le cas au Luxembourg. Les premiers résultats de ces études menées avec le Grand-Duché de Luxembourg sont présentés à la page 16 de la partie 2 de la pièce E (Etude d'impact).

Dans tous les cas, la bande d'arrêt d'urgence conservera ses fonctionnalités d'urgence. En plus des transports en commun, seuls les véhicules de secours, de police et d'exploitation pourront l'emprunter, comme c'est le cas aujourd'hui. Les transports en commun n'emprunteront cette voie que dans les situations de congestion sur les autres voies ; ils se réinséreront sur les voies de circulation en cas de présence d'un véhicule en détresse, comme c'est le cas aujourd'hui pour les véhicules de police, de secours, ou d'exploitation. Ce type d'aménagement est mis en œuvre, avec de très bons retours d'expérience, dans plusieurs agglomérations, notamment sur la M351 (ex-A351) à Strasbourg, sur l'A48 à l'entrée de Grenoble ou encore sur l'A7 à Marseille. Le CEREMA a produit un bilan de la mise en place de voies réservées en France en 2025 (https://www.cerema.fr/fr/system/files?file=documents/2025/12/bnvr_rdv_mob_cerema_25_10_09.pdf).

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

A la page 29 de la pièce F, le tableau date de 2024, quelle est la situation actuelle et quelles sont les évolutions envisagées pour 2030/35 ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Les données de la Régie générale des transports routiers (RGTR), qui exploite l'intégralité des cars transfrontaliers, connues à la date de l'étude, sont de 2024 ; elles sont présentées en p.29 de la pièce F (Evaluation socio-économique).

L'offre transfrontalière a très peu évoluée depuis (site des transports luxembourgeois : <https://www.mobiliteit.lu/fr/>). On note quelques modifications de fréquences : la ligne 503 qui a maintenant 3 passages/heure en période de pointe au lieu de 2 précédemment, et à l'inverse la ligne 505 a maintenant 3 passages/heure en période de pointe au lieu de 4 précédemment.

Les évolutions du réseau prévues ne sont pas encore établies et connues. L'offre de transport future fait l'objet de premières études dans le cadre de la réalisation du Schéma de Mobilité Transfrontalier (SMOT) s'agissant des cars RGTR, ainsi que dans le cadre de la préfiguration du Service express régional métropolitain (SERM) Lorraine-Luxembourg. Des hypothèses ont néanmoins été formulées pour l'étude du projet A31bis, en cohérence avec les hypothèses de croissance de la demande. Compte tenu de l'amélioration du niveau de service offert pour les cars express grâce à la réduction de la congestion et à la voie réservée aux transports en commun sur l'espace de la bande d'arrêt d'urgence, des hypothèses volontaristes d'augmentation de l'offre de 50% des cars express ont été prises dans le scénario avec projet A31bis (et +122% en 2050), soit entre 30 et 40 cars express par heure lors des périodes de pointe, c'est-à-dire des cars express circulant à moins de 2 mn les uns des autres à l'heure de pointe (cars express venant de plusieurs origines).

Quelles seraient les parts modales des déplacements transfrontaliers à l'horizon 2035, 2050 ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Les parts modales des déplacements transfrontaliers à ces horizons sont détaillées dans la figure 74, p.77 de la pièce F (Evaluation socio-économique).

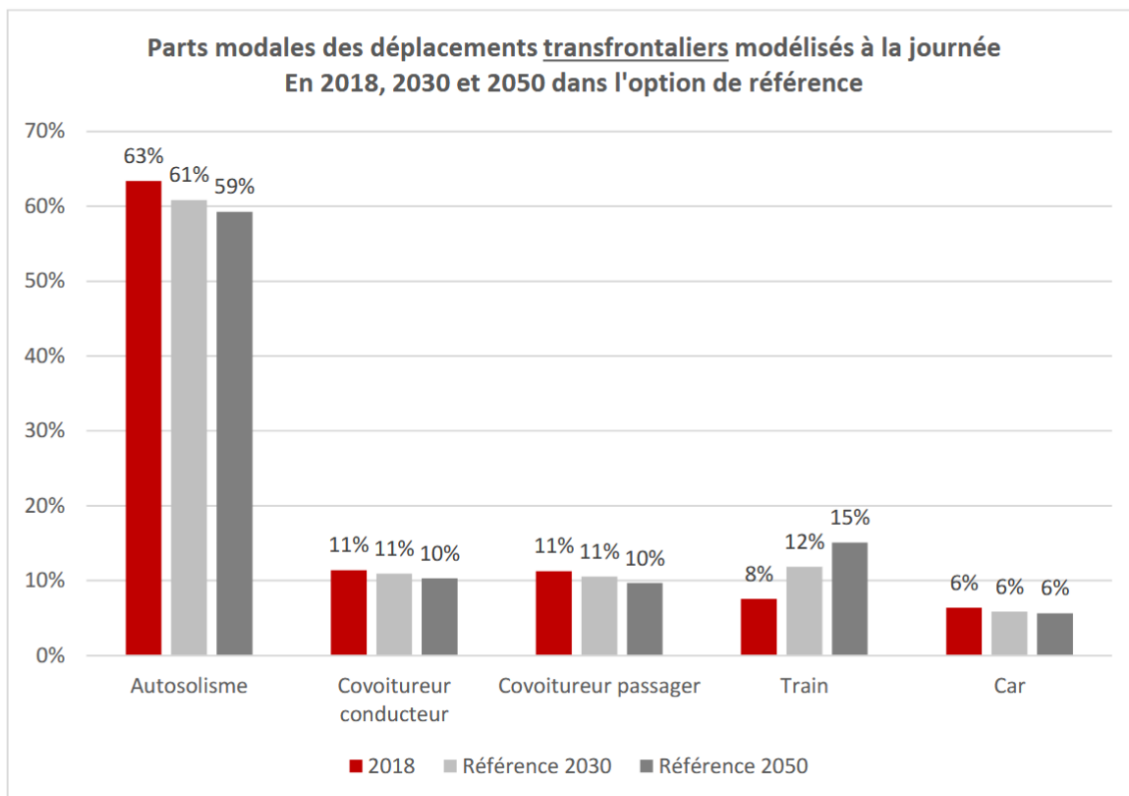


Figure 74 | Évolution des parts modales journalières modélisées pour les déplacements transfrontaliers, en option de référence

Une comparaison avec les parts modales de l'option projet à l'horizon 2030 est disponible figure 99 p99 de la même pièce.

Quelle serait la diminution escomptée et le niveau de trafic à Thionville ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Les cartes p.81 et 82 (Figures 79 à 82) de la pièce F (Evaluation socio-économique) montrent l'évolution des niveaux de trafic à Thionville dans l'option de référence, c'est-à-dire sans le projet A31bis.

Le tableau 35 p104 de la pièce F et les cartes suivantes présentent le niveau de trafic escompté à Thionville en option de projet, c'est-à-dire dans la situation avec le projet A31bis. Ce tableau permet de comparer le niveau de trafic sans projet et avec le projet aux horizons 2030 et 2035.

En option de projet, le trafic moyen journalier annualisé diminue de 3 460 veh/j (-8%) dans le sens Sud-Nord de la traversée de Thionville, et de 8 040 veh/j (-17%) dans le sens Nord-Sud.

FerROUTAGE ligne Bettembourg/sud France :

Combien de trains par semaine correspondant à combien de camions ?

Le niveau de trafic actuel permet-il une capacité complémentaire et de quel ordre ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Les autoroutes ferroviaires sont des services de fret ferroviaire acheminant des semi-remorques, sans le véhicule tracteur, sur des longues distances. Il s'agit d'un type de transport complémentaire à celui des conteneurs ou des caisses mobiles. Par ailleurs, les trains de l'autoroute ferroviaire peuvent être plus longs que les trains de fret classiques (jusqu'à 850 m contre 750 m normalement).

Lorry-Rail, l'opérateur qui exploite l'autoroute ferroviaire Perpignan (Le Boulou) - Bettembourg, dispose de 27 sillons allers-retours par semaine entre les deux destinations. D'après le site du Groupement du transport combiné, Lorry Rail propose effectivement 46 trains par semaine (<https://gntc.fr/plan-de-transport/>). Dans ce cadre Lorry Rail annonce jusqu'à 48 remorques par train sur ces services longues distances qui sont composés de remorques et de conteneurs (normalement un train de 850 mètres correspond à environ 35 wagons).

Dès lors, l'autoroute ferroviaire permet ainsi de transporter entre 1 610 et 2 208 camions par semaine en cumulant les deux sens de circulation. Lorry Rail ne communique pas sur la charge effective des services, mais on peut estimer que les services sont très utilisés et optimisés. L'opérateur privé n'hésite pas à solliciter de nouveaux sillons en cas de parts de marché potentielles.

A la page 5 de l'étude d'impact – Description du projet, il est précisé que « L'aménagement d'un itinéraire attractif doit permettre un report de trafic depuis les axes secondaires, notamment du réseau départemental sur l'autoroute A31. Le projet vise donc à réduire les nuisances pour les riverains des axes aujourd'hui concurrents de l'autoroute ». Est-ce réaliste ?

Avec le passage à une autoroute payante, le risque n'est-il pas inverse ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Les résultats du modèle de trafic prennent en compte les effets d'évitement du péage. Les études de trafic, dont les résultats sont présentés sous forme cartographique dans la pièce F (§3.2.2) et qui tiennent compte de la mise en place d'un péage en option de projet, fournissent les estimations de variation du trafic sur les principaux axes du réseau secondaire entre la situation avec le projet A31bis et la situation sans le projet A31bis.

En période de pointe du matin (PPM, 05h-09h), en 2030, dans la situation avec le projet :

- -5% sur la RD1 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -5% à -10% sur la RD653 selon les sections, dans le sens de pointe ;
- -6% sur la RD58 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -5% sur la RD59 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -4% sur la RD16 dans le sens de pointe.

En période de pointe du soir (PPS, 15h-19h), en 2030, dans la situation avec le projet :

- -3% sur la RD1 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -4% sur la RD653 à la frontière, dans le sens de pointe ;
- -3% sur la RD58 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -2% sur la RD59 à la frontière dans le sens de pointe ;
- -3% sur la RD16 dans le sens de pointe.

La période creuse correspond de fait aux périodes 00h-05h, 09h-15h, et 15h-24h (minuit).

Concernant les reports de trafic, le projet fait également significativement baisser le trafic sur les axes autoroutiers concurrents, dont :

- L'autoroute A31 en traversée de Thionville : 76 800 véhicules par jour (deux sens confondus) en 2030 sans le projet, contre 65 340 avec le projet, soit -11 500 véhicules par jour, ce qui constitue une baisse de -15% ;
- L'autoroute A30 à l'ouest de l'échangeur de Sainte-Agathe qui traverse des zones urbanisées : -10%.

En période creuse, les études montrent une recharge, modeste en nombre de véhicules, du réseau secondaire. Cette observation implique, lors de la phase de mise en concession, de rechercher à tirer les éventuels bénéfices d'une potentielle modulation du péage afin de limiter les reports de trafic. En effet, le code de la voirie routière autorise la modulation des tarifs de péage pour tenir compte de l'intensité du trafic, en fonction du moment de la journée, du jour de la semaine ou de la période de l'année, si elle est justifiée par un objectif de résorption de la congestion du trafic ou pour favoriser l'utilisation optimale de l'infrastructure.

Les résultats plus détaillés des études de trafic sont à retrouver au §3.2.2 de la pièce F (Effets du projet sur les niveaux de trafic).

A la page 15 de l'étude d'impact – Impacts du projet, il est indiqué qu'en phase exploitation, le projet n'induit pas d'augmentation globale du volume de déplacement. Or, le projet est censé répondre à une augmentation du volume de déplacement. N'est-ce pas contradictoire ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet autoroutier est l'un des éléments de la stratégie publique d'amélioration des infrastructures de transport transfrontalière afin de répondre au besoin de mobilité qui est en effet croissant. Cette phrase vise à expliquer que le projet n'induit pas, par lui-même, une augmentation globale notable du volume de déplacement : il accompagne seulement l'augmentation prévue des déplacements.

Contournement ouest de Strasbourg (COS) :

Quels sont les niveaux de trafic sur le COS par rapport aux estimations initiales ?

Réponse du maître d'ouvrage :

À l'occasion de la mise à jour en 2017 de l'étude d'impact pour l'autorisation environnementale, les estimations de trafics sur le contournement ouest de Strasbourg (COS, A355) à la mise en service étaient les suivantes :

- Section Nord (échangeur A4 - échangeur RD1004, ex-RN4) : 24 100 véhicules/jour (veh/j) dont 7 567 (31 %) poids-lourds (PL) ;
- Section Centre (échangeur RD1004, ex RN4-échangeur Bruche) : 20 557 veh/j dont 6 488 (32%) PL ;
- Section Sud (échangeur Bruche – A35, hors péage) : 32 604 veh/j dont 7 615 (23 %) PL.

Les trafics constatés depuis la mise en service en 2022 ont évolué significativement.

Ainsi en 2022, on recensait :

- Section Nord : 18137 veh/j dont 5140 PL (28%)
- Section centre : 16 591 veh/j dont 4963 PL (30%)

En 2023,

- Section Nord : 21 621 veh/j dont 5670 PL (26%)
- Section centre : 19 203 veh/j dont 5369 PL (28%)

Il n'y a pas de données sur la section sud car elle ne comporte pas de dispositif de comptage pérenne.

Les données plus récentes ne sont à ce jour pas disponibles sur la plateforme "data.gouv.fr" .

Est-ce que le trafic a baissé au niveau de la traversée de Strasbourg ?

Est-ce que l'hypothèse retenue concernant le trafic est toujours d'actualité ou a-t-il évolué ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Un observatoire a été mis en place à la suite de la mise en service du COS pour une durée de 3 ans. Il était piloté par l'Eurométropole de Strasbourg (EMS) et rassemblait les gestionnaires de réseaux (les 2 concessionnaires Vinci et Sanef, l'EMS et la Collectivité européenne d'Alsace), la DREAL et le CEREMA. Il était animé par l'agence d'urbanisme de Strasbourg, l'ADEUS. Le dernier rapport, publié en 2025, trois ans après la mise en service du COS, mettait en évidence :

- Le COS a apporté une amélioration significative des conditions de circulations dans la traversée de Strasbourg (M35, ex-A35), avec un temps de parcours réduit de -20 % à - 25% aux heures de pointe, et 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). À hauteur de Cronenbourg, 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 hyperstructurant 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.

Le rapport complet est téléchargeable sur le site de l'ADEUS : [Évaluation des mesures mises en oeuvre sur la M35 à la mise en service de l'A355 : rapport de synthèse n°3 - Adeus](#)

Quel est le nombre de voyageurs sur les différentes lignes de bus en 2025 ?

Quelles sont les évolutions envisagées (nouvelles lignes ou fréquences) et à quelles échéances ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Les données de la Régie générale des transports routiers (RGTR), qui exploite l'intégralité des cars transfrontaliers, connues à la date de l'étude, sont de 2024 ; elles sont présentées §2.2.2.1.2 de la pièce F (Evaluation socio-économique).

En complément, des comptages ont été réalisés dans l'ensemble des lignes de bus du réseau RGTR au printemps 2024 dans le cadre des travaux du Schéma de mobilité transfrontalier (SMOT).

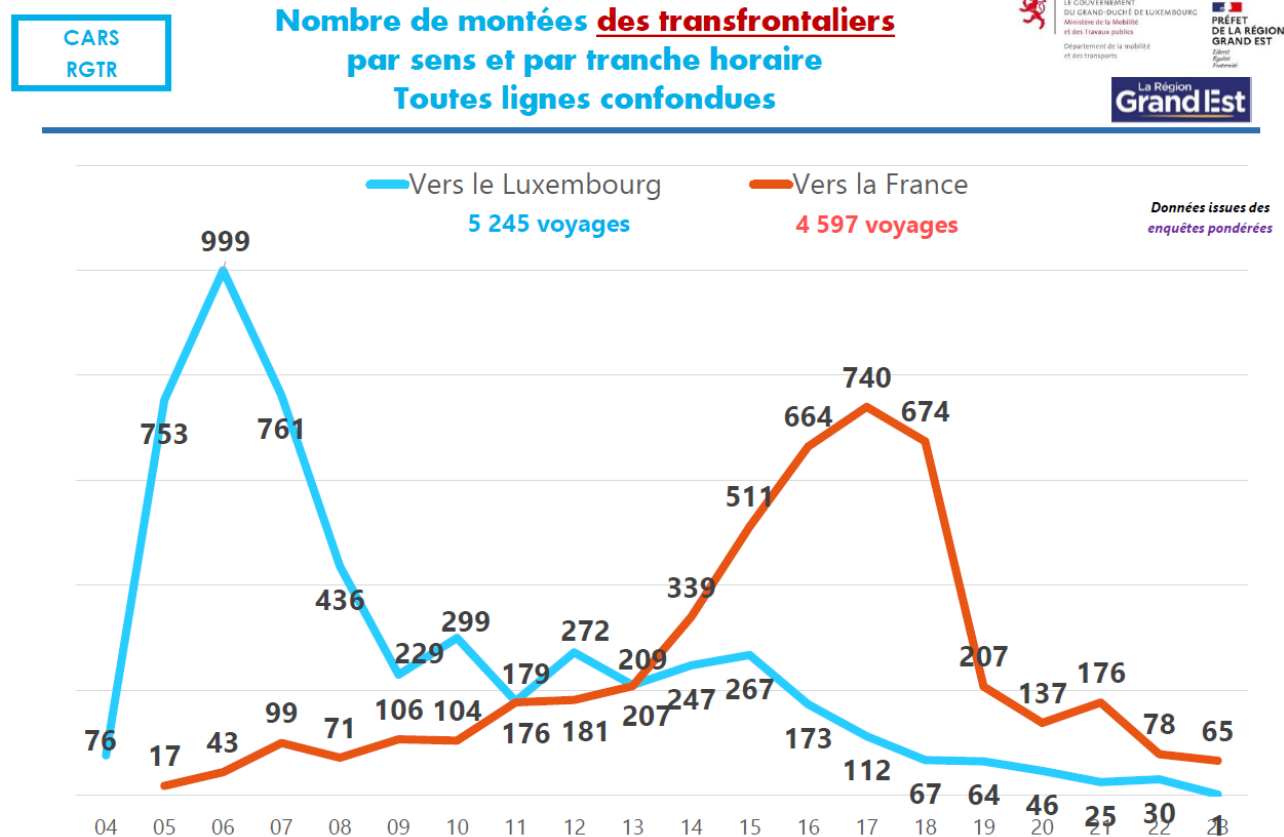
Les données de cette campagne de comptage sont présentées ci-dessous.

Le tableau suivant présente les origines des flux transfrontaliers. On note que 5 245 personnes utilisent quotidiennement le réseau RGTR dans le sens France vers Luxembourg.

Principales origines des flux transfrontaliers dans le sens France vers Luxembourg

	TER	RGTR	TOTAL	
THIONVILLE	3 174	860	4 034	27%
METZ VILLE	2 660		2 660	18%
LONGWY	533	493	1 026	7%
AUDUN-LE-TICHE	490	482	972	7%
HAGONDANGE	904		904	6%
HETTANGE GRANDE	644	78	722	5%
UCKANGE	683		683	5%
VILLERUPT		569	569	4%
METZANGE		566	566	4%
OTTANGE		342	342	2%
VOLMERANGE	168	103	271	2%
HAYANGE		173	173	1%
WOIPPY	132		132	1%
CANTEBONNE		166	166	1%
MAIZIÈRES LÈS METZ	198		198	1%
HUSSIGNY		164	164	1%
RÉDANGE		139	139	1%
MONT-SAINT-MARTIN		134	134	1%
SAULNES		123	123	1%
ATHUS		115	115	0%
HERSERANGE		92	92	1%
METZ NORD	36		36	0%
AUTRES		646	646	0%
TOTAL	9 622	5 245	14 867	4%

Le graphique suivant présente les montées dans les cars du réseau par sens et par heure :



Le détail de la fréquentation de chaque ligne est présenté ci-dessous :

CARS RGTR Nombre de montées et d'enquêtes par ligne	
	COMPTAGES
501	439
502	565
503	865
504	1008
505	708
506	254
507	557
508	1071
551	544
601	711
602	616
603	506
604	1737
605	1608
606	802
642	537
703	928
731	868
732	845
TOTAL	15 169

L'offre transfrontalière a très peu évoluée depuis 2024 (site des transports luxembourgeois : <https://www.mobiliteit.lu/fr/>). On note quelques modifications de fréquences : la ligne 503 qui a maintenant 3 passages/heure en période de pointe au lieu de 2 précédemment, et à l'inverse la ligne 505 a maintenant 3 passages/heure en période de pointe au lieu de 4 précédemment.

Les évolutions du réseau prévues ne sont pas encore établies et connues. L'offre de transport future fait l'objet de premières études dans le cadre de la réalisation du Schéma de Mobilité Transfrontalier (SMOT) s'agissant des cars RGTR, ainsi que dans le cadre de la préfiguration du Service express régional métropolitain (SERM) Lorraine-Luxembourg. Des hypothèses ont néanmoins été formulées pour l'étude du projet A31bis, en cohérence avec les hypothèses de croissance de la demande transfrontalière. Elles sont détaillées en p.67 de la pièce F (Evaluation socio-économique). Compte tenu de l'amélioration du niveau de service offert pour les cars express grâce à la réduction de la congestion et à la voie réservée aux transports en commun sur l'espace de la bande d'arrêt d'urgence, des hypothèses volontaristes d'augmentation de l'offre de 50% des cars express ont été prises dans le scénario avec projet A31bis, soit entre 30 et 40 cars express par heure à l'heure de pointe, c'est-à-dire des cars express circulant à moins de 2 mn les uns des autres à l'heure de pointe (cars express venant de plusieurs origines).

Est-ce que des lignes de bus desservent les parkings de covoiturage et les arrêts de transports en commun pour le Luxembourg ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Les lignes de cars transfrontaliers ont souvent comme origine initiale ou destination des parkings-relais ou des pôles d'échange multimodaux. De plus, dans le cadre de l'accord de coopération de 2018, le

Grand-Duché de Luxembourg a cofinancé l'aménagement d'un parking-relais à Thionville-Metzange, à proximité de l'échangeur n°43 de l'A31.

Plus concrètement, la ligne 506 a ce P+R comme origine et dessert la gare de Luxembourg. De plus, plusieurs lignes desservent ce P+R en partant du parking Thionville-Fich. Par ailleurs, la ligne 505 dessert le Kirchberg depuis la gare d'Hayange. La ligne 604 part de la gare d'Audun-le-Tiche. De manière générale, les lignes transfrontalières desservent, sur leur trajet, les P+R de Roussy-le-Village, Pétange, Frisange et Rodange et de Belval situés à la frontière et qui sont très utilisés par les travailleurs transfrontaliers.

Les aires de covoiturage ne sont par ailleurs pas obligatoirement desservies par les lignes de bus, leur vocation étant de favoriser l'usage du covoiturage. Si les gestionnaires des lignes de bus actuelles souhaitent pouvoir intégrer les aires de covoiturage futures à leurs circuits, des adaptations pourront être envisagées par l'opérateur concessionnaire sur la conception technique des aires de covoiturage ciblées (quais et voies de bus au sein des aires de covoiturage).

Trafic poids lourds :

Comment envisagez-vous la réduction de ce trafic ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Avant d'évoquer les leviers de réduction du trafic poids-lourds (PL), il convient de rappeler quelques éléments factuels concernant l'évolution du trafic depuis 10 ans sur le sillon lorrain (chiffres issus de l'observatoire des trafics de la Direction interdépartementale des routes Est - DIR Est) :

- Entre 2014 et 2019, le trafic global comme le trafic des poids lourds ont augmenté d'environ 10 % pour atteindre 13 200 PL/jour à hauteur de Maizières-lès-Metz, 7 600 PL/jour à Zoufftgen et 3900 PL/jour à Hayange en 2019,
- Depuis 2019, mise à part les périodes concernées par la crise COVID, le trafic des poids-lourds est stable, voire légèrement en baisse. En effet, en 2025, on recense 11 700 PL/j à Maizières-lès-Metz (-10% par rapport à 2019), 6 400 PL/jour à Zoufftgen (-15%) et 4200 PL/jour à Hayange (+7.5%)

Pour réduire le trafic poids-lourds, le levier principal est le report modal du transport des marchandises vers le fret ferroviaire et fluvial.

Concernant, le fret ferroviaire, l'ambition du Gouvernement (plan national fret ferroviaire) est de doubler la part modale du fret ferroviaire entre 2023 et 2030, en assurant la pérennité économique de la filière et en améliorant les performances de l'infrastructure. Dans le Grand Est, l'État et la Région ont élaboré une feuille de route fret et logistique, publiée en 2024, qui vise à concrétiser plusieurs engagements avec la filière afin d'appuyer ce développement. Notamment, le 1er engagement de cette feuille de route est la modernisation des infrastructures et le développement du fret ferroviaire.

Ainsi le volet Mobilités 2023-2027 du contrat de plan État-région (CPER) comprend un programme de régénération de plus de 150 M€ sur les lignes capillaires fret utilisées aujourd'hui. L'objectif est de les maintenir en état afin de pérenniser leur utilisation par les industriels branchés et de permettre éventuellement un développement de leurs activités.

Le CPER comprend également un dispositif d'aides au développement et à la rénovation des installations terminales embranchées (ITE) de 20 M€. Un guichet unique État/Région est en place depuis décembre 2025 pour ce faire. Toutes les demandes qui remplissent les conditions du cahier des charges bénéficient de la subvention jusqu'à l'épuisement du budget du CPER.

Par ailleurs, l'État modernise actuellement la gare de triage de Woippy (remplacement de l'ensemble des freins de voie du triage) pour environ 60 M€. De manière complémentaire, la création de deux SAS Fret est prévue (création de 3ème voie d'évitement), au niveau des gare de triage de Woippy et de Bettembourg pour coordonner le développement des services pour les voyageurs et les marchandises. Enfin, le Sillon Lorrain est traversé par le service de l'Autoroute ferroviaire Perpignan – Bettembourg (voir réponse produite par le maître d'ouvrage à ce sujet dans cette même partie D.1 du présent document).

Ensuite, concernant le fret fluvial, le volet Mobilités 2023-2027 du contrat de plan État-région (CPER) comprend également le financement plusieurs aménagements sur la Moselle afin de fiabiliser la disponibilité de l'infrastructure en continue (investissement de 37,7 M€ - mise en place de la téléconduite, changement des organes de manœuvre des portes d'écluses, remplacement de certaines portes). Cet aspect est crucial pour diminuer les contraintes à la navigation fluviale.

De plus, l'État accompagne via Voies navigables de France, la dynamisation des ports de Moselle avec la création de "Port de Lorraine", pour optimiser la gestion foncière des ports et de Lorraine Multi Hubs, regroupant également des acteurs privés, chargé de la logistique des plateformes.

De même, plus de 16 M€ de crédits sont aussi inscrits au CPER en cours concernant le développement des ports en Lorraine. Le nouveau port de Metz fera l'objet d'une première phase d'extension du terminal conteneur. Le port de Nancy - Frouard fera l'objet de travaux de rénovation et de développement de son installation terminale embranchée (ITE). Le Port de Thionville - Illange bénéficiera d'une remise en service et du développement de son ITE et de ses voies de bouclage interne.

Enfin la taxation du trafic poids-lourds, que ce soit via un péage ou une écocontribution poids-lourds (dispositif prévu par la Collectivité européenne d'Alsace et la Région Grand Est), est un moyen d'éviter le report de trafic longue distance en France depuis les axes parallèles situés dans les pays voisins. En effet, l'augmentation significative de la taxe poids-lourds sur les autoroutes allemandes (LK Maut) fin 2023 a conduit à un nouveau report massif de poids-lourds sur les autoroutes alsaciennes (+ 2500 PL/j au minimum). La mise en place de l'écocontribution en France, permettra le rééquilibrage des flux des poids lourds entre les autoroutes allemandes et françaises. De plus, ces nouvelles contributions viendront aussi diminuer l'attractivité relative du fret routier par rapport au fret ferroviaire, en faisant augmenter le coût du transport des marchandise par la route. Le mode ferroviaire sera donc rendu plus attractif pour une part de marché du transport de marchandises.

Échangeur 42 :

Comment serait absorbé le flux supplémentaire de véhicules et de poids lourds généré par les activités futures de ELogin4 ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Les projets de développement de zones logistiques sur les friches portuaires de Thionville-Illange, ainsi que leurs impacts en termes d'emplois et de circulation, sont pleinement pris en compte dans le cadre des études du projet A31bis.

Le projet Europort/ ELog'in 4 est bien inscrit dans les projets urbains du scénario de référence de l'étude de trafic (§5.6, pp.169-170, pièce F). Le maître d'ouvrage a tenu à prendre en compte ces projets à la demande des élus de l'agglomération, bien que le développement de cette zone reste toutefois incertain, aucun investissement n'étant confirmé à ce jour. En effet, si des autorisations ont été sollicitées pour la construction de halles logistiques, les entreprises qui en deviendraient locataires sont inconnues aujourd'hui.

Le maître d'ouvrage indique avoir rencontré les porteurs du projet ELogin4 au cours de l'enquête publique. Ces derniers ont pu présenter leur étude concernant les raccordements possibles de cette zone aux infrastructures du territoire et notamment au réseau autoroutier. Le porteur de projet s'est engagé à revenir vers le maître d'ouvrage dès qu'une solution de raccordement sera formellement actée et concrétisée.

Il existait, à l'origine, un projet de raccordement du site portuaire au sud de Terville, porté par le département de la Moselle, quand ce dernier disposait de la compétence développement économique. La DUP de ce projet, qui n'a plus de maître d'ouvrage, est aujourd'hui échue, sans que l'ensemble du foncier nécessaire ait été acquis. Toutefois, la configuration du futur échangeur de l'Etoile (nœud nord du contournement ouest de Thionville) prend également en compte cet éventuel flux de véhicules, dans le cas où une collectivité décidait de redémarrer la procédure un jour.

A la page 187 de l'étude d'impact – Impacts du projet, il est précisé que les travaux auront des impacts sur les voies ferrées actuelles. Connait-on la durée de cet impact et ses conséquences ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet aura des impacts sur les voies ferrées actuelles, au franchissement de la ligne Metz-Thionville-Luxembourg par l'autoroute A30. L'ouvrage existant de type passage inférieur n°AU 69 devra être élargi afin de permettre l'aménagement sur place à 2x3 voies de l'autoroute (cf. §3.3.1.2.2.8, pièce E2, p.22).

Les méthodes d'élargissement des ouvrages privilégieront des solutions de moindre incidence (travaux de nuit ou en période creuse, limitation de la vitesse des trains). La durée des travaux sur l'ouvrage dépendra des solutions techniques retenues par le futur concessionnaire.

D.2 TUNNEL

A la page 52 de la notice explicative du projet sont évoquées les terres excavées pour la construction du futur tunnel. Les exutoires sont-ils déjà connus et si oui sont-ils à proximité des chantiers pour favoriser l'économie locale et limiter le bilan carbone de leur transport ?

Réponse du maître d'ouvrage :

La stratégie de gestion des terres excavées, et en particulier le bilan de mouvement des matériaux, est exposée dans la partie 5 de l'annexe 10 du dossier (pièce K11 du dossier). Une campagne de sondage de diagnostic de la qualité des sols (au-delà de l'aspect géotechnique) a été réalisée afin d'établir cette stratégie (Tableau 4, page 13 de l'annexe 10).

Dans le cadre du projet, l'objectif est de valoriser la majorité des matériaux pour les besoins du chantier. Parmi les terres excavées, plus de 2 millions m3 de matériaux seront employés pour la réalisation de l'infrastructure (besoins en remblais, en couche de forme, mise en dépôt paysagers, productions d'éco-matériaux). Les pistes de valorisation potentielles sont présentées dans la partie 5.3 de l'annexe 10.

Au-delà de la valorisation, les besoins de stockage temporaires (avant valorisation ou avant évacuation) et définitifs ont aussi été évalués. Le bilan de cette analyse est présenté dans la partie 6 de l'annexe 10. La figure 14, p.35 de l'annexe 10, présente la chronique de gestion des matériaux pendant le chantier.

Une partie de ces matériaux devra toutefois être transportée vers d'autres exutoires qui ont donc été recherchés dès le stade actuel des études. Il apparaît que le périmètre proche d'étude dispose d'un choix conséquent de solutions d'évacuation des matériaux, en complément d'un réemploi sur site,

puisque dans un rayon de 50 kilomètres autour du projet, une dizaine de sites a été identifiée avec une capacité d'accueil annuelle qui semble suffisante à ce jour (partie 6.1.4 de l'annexe 10).

A la page 57 de la notice explicative du projet, il est évoqué l'hypothèse de la fermeture du tunnel ou d'une voie pour maintenance par exemple et l'élaboration d'un plan de gestion du trafic établi par le préfet en lien avec le concessionnaire. La région sera-t-elle impliquée dans les discussions de ce plan ? Les futures propositions sont-elles déjà étudiées ?

Quelles seraient les modalités du report et conséquences ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le tunnel qui sera aménagé dans le cadre du projet devra faire l'objet, comme c'est le cas pour l'ensemble des ouvrages similaires, d'un plan de gestion du trafic, comme exposé dans la notice explicative. Ce plan de gestion du trafic devra prévoir le scénario théorique d'une fermeture du tunnel ou d'au moins l'un des tubes du tunnel. L'ensemble des gestionnaires de voiries (région, département, intercommunalités, communes) seront associées à l'élaboration de ce plan de gestion, sous l'autorité du préfet de zone et/ou de département.

L'élaboration et la concertation sur le plan de gestion de trafic n'ont pas encore commencé. Elles seront engagées après la désignation du concessionnaire.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

Comment se ferait l'évacuation/ventilation du tunnel ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Evacuation et secours des personnes dans le tunnel

La section souterraine se compose de deux tubes, un par sens de circulation. Les ouvrages de liaison entre les tunnels permettent la mise en sécurité des usagers et l'accès aux secours. Ces ouvrages sont présentés dans le synoptique du tunnel, Figure 8, page 12 de la partie 2 de la pièce E (Etude d'impact) :

- Rameaux d'interconnexion piétons ;
- Rameaux d'interconnexion véhicules de secours ;
- Rameaux de désenfumage ;
- Rameau Local Technique central ;
- Niches de sécurité & incendie ;
- Locaux inter-tubes avec et sans variateurs accélérateurs liés aux rameaux d'interconnexion piétons et rameaux d'interconnexion véhicules de secours.

Les espacements minimaux entre rameaux et niches sont définis selon la réglementation de sécurité relative aux tunnels, comme suit :

- Entre rameaux piétons : 200 m ;
- Entre rameaux véhicules de secours : 800 m ;
- Entre rameaux désenfumage : 800 m ;
- Entre rameaux de désenfumage et rameaux d'interconnexion véhicules de secours : 50 m minimum
- Entre rameaux d'interconnexion véhicules de secours et rameau LT central principal : 50 m minimum.

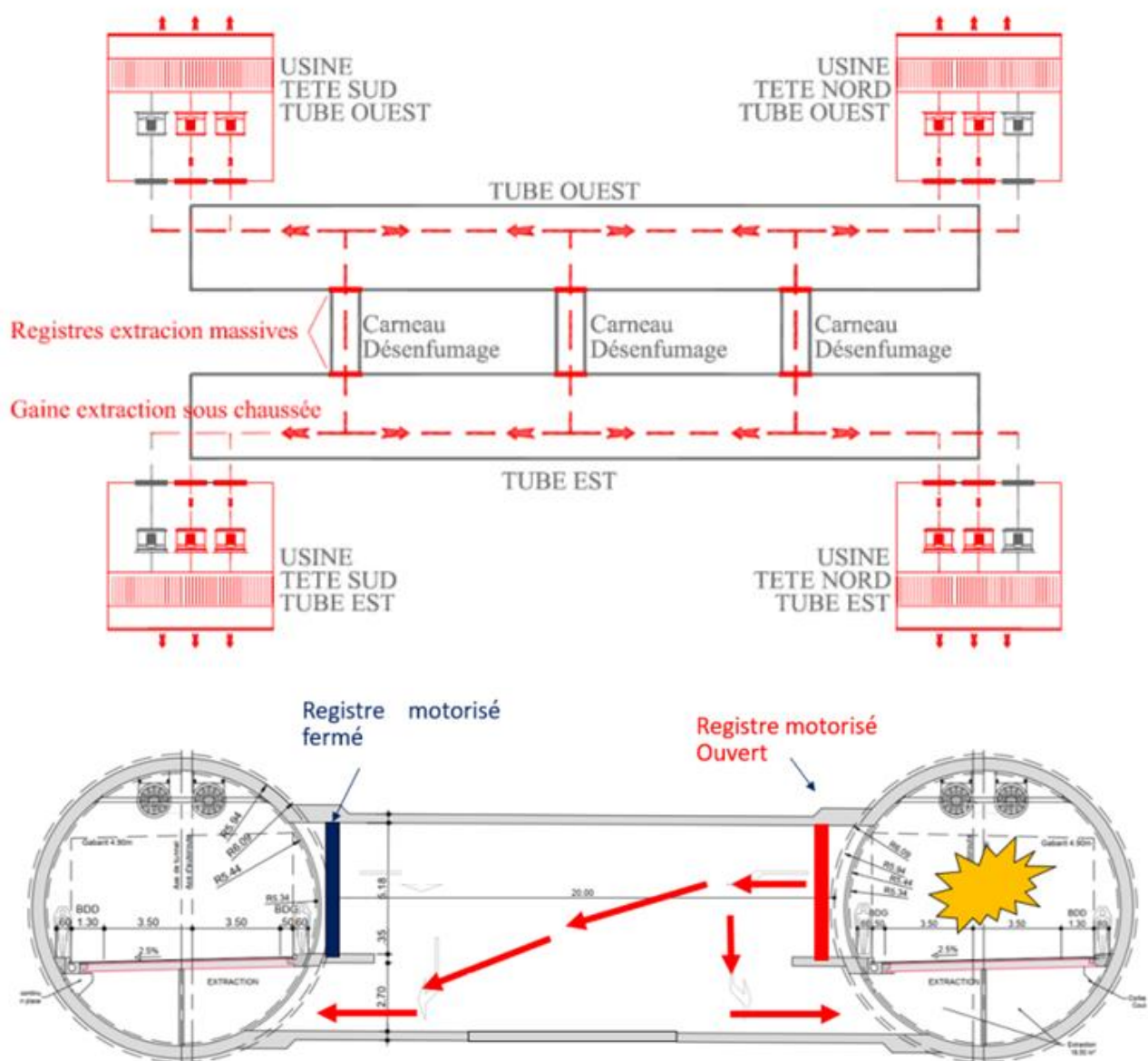
- Entre extrémité du tunnel creusé au tunnelier et premier rameau : 20 m minimum ;
- Entre niches sécurité & incendie : 100 m à droite de la circulation. Un décalage de l'ordre de 10 m est défini entre les niches d'une part et les rameaux de l'autre part.

Ventilation du tunnel

Un local technique principal est positionné à chaque tête de la section souterraine. Ils regroupent les locaux électriques, courants faibles et les usines de désenfumage. Des locaux techniques secondaires sont positionnés au niveau des inter-tubes.

Les installations de désenfumage seront de type longitudinal avec extractions massives, elles comprendront des accélérateurs localisés en têtes d'ouvrage et des extractions massives dans le tunnel, avec une distance inférieure à 800 m.

Les schémas ci-après illustrent les principes de ventilation en cas d'incendie.



Y a-t-il des contraintes technique et sécurité concernant le degré de pente (3%) ?

Réponse du maître d'ouvrage :

La valeur limite de la pente du profil en long est fixée à 6% par les référentiels de conception applicables au réseau autoroutier.

Concernant les tunnels, le “dossier pilote des tunnels” du centre d’études des tunnels (CETU) du ministère des Transports préconise une pente maximale de 2 à 3% pour le profil en long dans les tunnels, pour des raisons de sécurité et de ventilation, même s’il n’existe pas de limite réglementaire.

Quelle est la distance minimale entre l’entrée ou sortie et un giratoire ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Entre une bretelle de sortie d’autoroute et un giratoire

Pour une infrastructure nouvelle, il doit être recherché un alignement droit sur une longueur de 250 mètres. Pour l'aménagement d'une intersection existante en giratoire, cette longueur peut être ramenée à 150 mètres.

Dans le cas où ces règles ne peuvent être appliquées, les distances de visibilité sur les éléments constituant le giratoire et la distance de visibilité à la distance d'arrêt doivent être vérifiées.

Entre un giratoire et une bretelle d’entrée d’autoroute

Il n'y a pas de longueur à rechercher. Néanmoins, l'usager doit avoir atteint une vitesse 55 km/h au niveau du point E1.00 m, c’est à dire au point où la bretelle commence à être parallèle à la section courante sur laquelle elle s’insère.

Les normes géométriques de conception des routes présentées dans cette réponse figurent dans la documentation des techniques routières françaises (DTRF), éditée par le CEREMA. Ces contraintes ont été prises en compte dans le positionnement des échangeurs par rapport aux entrées et sorties du tunnel.

Au niveau du domaine de Bétange, à quelle hauteur se situerait le tunnel ?

Cette profondeur aurait-elle un impact sur le système racinaire des marronniers ?

Réponse du maître d'ouvrage :

L’allée des Marronniers n’est pas impactée par le projet. La conception du projet a tenu compte de sa valeur patrimoniale, en prévoyant notamment un tunnel profond passant sous l’allée et n’influençant pas le système racinaire des arbres. Dans la conception actuelle, le point supérieur du tunnel est situé à plus de 12 m sous l’aplomb de l’allée. Cette hauteur de couverture se décompose ainsi :

- Limon argileux en surface ;
- Alluvions anciennes à partir de 3m ;
- Argiles marneuses très compactes et rocheuses à partir de 6.50m.

Par conséquent, au regard de l'essence considérée, du contexte hydrogéologique au droit de l'allée et des sondages réalisés à proximité, le système racinaire des marronniers n'atteint pas la profondeur de l’extrémité supérieure du tunnel. En effet, jusqu'à 6 m de profondeur, les limons et alluvions en surface présentent une richesse de sol importante, tant du point de vue nutritif qu'hydrique, en particulier du fait de la présence d'une nappe de faible profondeur d'après les suivis piézométriques réalisés. Par

ailleurs, la prospection racinaire de ces marronniers - chevelus compris - ne parviendra en aucun cas à franchir les 6m de marnes qui la séparent de l'extrados du tunnel compte-tenu de la compacité du sol en place et du faible intérêt qu'il présente pour ces marronniers. L'observation des carottes de sol prélevées à proximité de l'allée corroborent cette analyse avec l'interception de quelques racines en surface seulement. L'impact du creusement du tunnel sur le système racinaire de l'allée est ainsi nul.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note. La commission d'enquête a fait confirmer la profondeur des racines des marronniers centenaires qui effectivement ne seraient pas touchées par les travaux de percement du tunnel.

Transport de matières dangereuses :

Quelles sont les restrictions de circulation dans le tunnel ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Il n'y aura aucune restriction à la circulation des matières dangereuses dans le tunnel. La conception du tunnel et notamment son système de ventilation sont élaborés pour être strictement conformes à la réglementation sur la circulation des matières dangereuses.

D.3 CONCESSION/PÉAGE

A la page 5 de la note de présentation non technique, il est précisé que conformément à l'article 6 de la décision ministérielle du 5 janvier 2024, le maître d'ouvrage poursuit l'examen des mesures susceptibles d'accompagner la mise à péage et de limiter le report de trafic sur le réseau secondaire, y compris en termes de dispositifs d'abonnement ou de modulation horaire des péages, et l'utilisation de la traversée de Thionville par les trafics de transit au moyen de réaménagements et de réductions de vitesse adaptés. Sous quelle forme se poursuit cet examen et où en trouver les grandes lignes ?

Réponse du maître d'ouvrage :

La décision ministérielle du 5 janvier 2024 est consécutive à la concertation conduite du 21 novembre 2022 au 3 février 2023 sur le projet A31bis secteur Nord, soumis à la présente enquête. Son article 1 précise que "le projet sera poursuivi dans l'hypothèse d'une mise en concession ne nécessitant pas de subvention publique". Sa réalisation est donc conditionnée à la mise en concession, telle qu'adoptée à l'issue de la concertation.

Les modalités précises du péage (niveau exact, abonnement, modulation horaire...) seront définies après la présente enquête publique, si le projet A31bis secteur Nord est déclaré d'utilité publique, dans le cadre de l'appel d'offres de mise en concession.

Compte tenu des enjeux liés aux déplacements pendulaires sur l'axe, l'État incitera 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.

Par ailleurs, s'agissant des aspects relatifs à la traversée de Thionville, le projet A31bis secteur Nord inclut un traitement de la traversée de Thionville qui vise à y réduire le trafic de transit : interdiction de la circulation des poids lourds en transit et limitation de vitesse à 90 km/h. Sur le devenir de la traversée

de Thionville, indépendamment du présent projet soumis à enquête, les discussions entre l'État et les parties prenantes vont se poursuivre sous l'égide du préfet de Moselle.

Enfin, concernant les reports de trafic, le projet fait également significativement baisser le trafic sur les axes autoroutiers concurrents, dont :

- l'autoroute A31 en traversée de Thionville : 76 800 véhicules par jour (deux sens confondus) en 2030 sans le projet, contre 65 340 avec le projet, soit -11 500 véhicules par jour, ce qui constitue une baisse de -15% ;
- l'autoroute A30 à l'ouest de l'échangeur de Sainte-Agathe qui traverse des zones urbanisées : -10%.

En période creuse, les études montrent une recharge, modeste en nombre de véhicules, du réseau secondaire. Cette observation offre la perspective, lors de la procédure de mise en concession, de rechercher à tirer les éventuels bénéfices d'une potentielle modulation du péage afin de limiter les reports de trafic. En effet, le code de la voirie routière autorise la modulation des tarifs de péage pour tenir compte de l'intensité du trafic, en fonction du moment de la journée, du jour de la semaine ou de la période de l'année, si elle est justifiée par un objectif de résorption de la congestion du trafic ou pour favoriser l'utilisation optimale de l'infrastructure.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

A la page 10 de la note de présentation non technique, il est précisé que les travaux d'élargissement au nord, plus classiques et moins coûteux, demeurent indissociables de la section en tracé neuf et c'est pourquoi ils figurent également dans le périmètre de la concession. Que justifie cette indissociabilité ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet A31bis secteur Nord tel qu'il est présenté à l'enquête publique est le résultat de plus de dix ans de concertation. Les études, dont fait état le dossier, ont démontré que l'élargissement sur place à 2x3 voies de l'autoroute entre le nord de Thionville et la frontière luxembourgeoise était indissociable de la réalisation du contournement de l'actuelle traversée autoroutière de Thionville.

En effet, l'élargissement de l'A31 limité au nord de Thionville ne permettrait pas de répondre aux objectifs du projet et viendrait aggraver la saturation du réseau autoroutier.

En premier lieu, les études de trafic montrent que l'élargissement de l'A31 limité au nord de Thionville aurait pour effet d'accroître la pression du trafic en traversée de Thionville de l'ordre de 5 000 à 10 000 véhicules supplémentaires chaque jour. L'élargissement de l'A31 au nord de Thionville, sans contournement et sans péage, constitue l'un des scénarii ayant été étudié. Cette augmentation de capacité conduit à une hausse significative du trafic. Sur les tronçons faisant l'objet des congestions les plus marquées aujourd'hui, ce scénario viendrait accroître la saturation de l'A31 avec :

- A la frontière : + 17 820 veh/j par rapport au scénario sans projet, + 6 270 veh/j par rapport au scénario de projet présenté à l'enquête publique ;
- A Thionville : + 8 810 veh/j par rapport au scénario sans projet, + 19 940 veh/j par rapport au scénario de projet présenté à l'enquête publique.

En conséquence, la traversée de Thionville constituerait un goulet d'étranglement sur l'axe autoroutier transfrontalier et serait fortement congestionnée. Cette variante, compte-tenu de l'augmentation du

trafic et de celle de la saturation, aurait ainsi des impacts importants en termes sanitaires et en termes de nuisances.

En deuxième lieu, un tel élargissement limité au nord de Thionville ne permettrait donc pas de répondre aux objectifs du projet : le goulet d'étranglement ainsi constitué au droit de Thionville ne constituerait pas une réponse à la saturation actuelle de l'A31, qui s'étend de l'échangeur A30/A31 de Richemont (au Sud de Thionville) et la frontière luxembourgeoise (au Nord de Thionville).

Par ailleurs, un tel aménagement ne permettrait pas de réduire les nuisances pour les riverains de l'A31 en traversée de Thionville et le long des axes du réseau secondaire concurrents de l'A31. La desserte du territoire ne serait pas améliorée, les points d'échanges n'étant pas modifiés, notamment vers les vallées de l'Orne et de la Fensch.

Enfin, un tel élargissement limité au nord de Thionville ne permettrait pas l'aménagement d'un itinéraire de transit fiable et sécurisé pour préserver le développement économique du territoire, les trafics de transit et de desserte locale demeurant sur la même infrastructure, inchangée, en traversée de Thionville.

Le projet A31bis secteur Nord tel qu'il est soumis à la présente enquête constitue donc un projet unique et qui ne peut être découpé, tel que défini dans le code de l'environnement.

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

Il est également évoqué que la concession permettrait une mise en service à l'horizon 2030, plus tôt que si l'État finançait le projet. Quelle serait la date de mise en service si l'État finançait ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le coût total du projet est estimé, aux conditions économiques de septembre 2023, à environ 1,1 milliards d'euros. Le développement des transports ferroviaires et collectifs constitue la priorité des financements publics, afin d'encourager le report de la voiture individuelle et du transport par camion vers ces modes. À ce titre, le volet Mobilités 2023-2027 du contrat de plan État-région (CPER) de la région Grand Est prévoit une enveloppe totale de 2 120,19 M€ (dont 708,57 M€ de part État et 708,55 M€ de part Région), au sein de laquelle 329,50 M€ sont dédiés à l'aménagement du réseau routier national, soit 15% de l'enveloppe, et 1 486 M€ sont dédiés aux services express régionaux métropolitains (SERM) et au ferroviaire, soit 70% de l'enveloppe.

La mise en place d'un péage sur le projet A31bis secteur Nord vient en contrepartie de gains de temps, d'une amélioration du niveau de service (fiabilité du temps de parcours), et d'une facilitation de la circulation des transports collectifs (en particulier, les cars express sur la bande d'arrêt d'urgence, dans la continuité des aménagements en cours de réalisation au Luxembourg). Cela permet d'éviter le report modal "inverse" (des transports ferroviaires et collectifs vers la route) qui interviendrait si l'usage de l'infrastructure ainsi améliorée était gratuit.

Enfin, un financement public du projet a été écarté lors des phases de concertation amont : il ne constitue pas une option du projet soumis à enquête publique, les ressources n'étant pas disponibles. En d'autres termes, il n'existe pas de date de mise en service théorique "avec financements publics uniquement" puisque le projet ne pourrait pas être réalisé sans le moyen de la concession.

A noter toutefois que, conformément au planning prévisionnel, présenté en dernière page de la notice explicative (pièce B), à la page 26 de la partie 1 de la pièce E et à la page 67 de la partie 2, à ce stade, le début des travaux est prévu à l'horizon 2030 et la mise en service complète en 2035.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note, dommage de ne pas avoir de comparatif lié à la durée estimée de travaux.

Au vu du contexte économique mondial, l'estimation sommaire des dépenses est-elle toujours d'actualité (p 18 étude d'impact E1 septembre 2023) ?

Dans quelle mesure les chiffres annoncés sont-ils évolutifs ?

Réponse du maître d'ouvrage :

L'estimation a été établie par les services de l'État aux conditions économiques de septembre 2023. Ces chiffres sont évolutifs en fonction des indices TP publiés par l'INSEE.

Par ailleurs, lors de l'appel d'offre à la concession de l'infrastructure qui sera menée postérieurement à la présente enquête publique si le projet A31bis secteur Nord est déclaré d'utilité publique, les candidats présenteront une offre qui comprendra notamment leur estimation du coût des travaux. Ces estimations pourront différer de celle des services de l'État puisque les entreprises candidates seront, d'une part, invitées à optimiser le projet technique, et d'autre part car elles se fonderont sur les conditions économiques au moment précis où elles répondront à l'appel d'offre.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

Quelles sont les durées moyennes des concessions autoroutières en France ?

Quelle est la durée prévue pour celle-ci ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Conformément aux dispositions du code de la commande publique, 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 pour 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.

En application de ces principes, les contrats de concession autoroutière conclus à la suite d'une procédure d'appel d'offres ont une durée comprise entre 40 et 66 ans avec une moyenne de 55 ans. C'est cette durée moyenne de 55 ans qui a été retenue dans le cadre des analyses financières réalisées et qui a permis d'établir l'hypothèse de niveau de péage dont devront s'acquitter les usagers afin de ne pas nécessiter de subvention d'équilibre conformément à l'article 1er de la décision ministérielle du 5 janvier 2024.

Par ailleurs comme indiqué en page 150 de la pièce F, Evaluation socio-économique du projet, l'autorité de régulation des transports (ART) préconise de 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. Un tel montage, s'il est mis en œuvre, est également sans incidence sur les dépenses publiques puisque la soulte de fin de contrat versée au concessionnaire à l'issue de la première concession courte 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'ART.

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

A la page 38 de l'étude d'impact – Préambule et résumé non technique, dans la comparaison des fuseaux historiques, le péage était prévu entre 1,8 et 2,2 euros. Pourquoi est-il plafonné à 4 euros aujourd'hui ?

Pourquoi ce péage était-il supérieur à celui du fuseau F10 (1,3 à 1,6 euros) pour un investissement équivalent ? (La page 43 évoque une fréquentation plus forte « Par ailleurs, la meilleure desserte du territoire rend cette variante plus « attractive » du point de vue du trafic en comparaison des autres. Les niveaux de circulation attendus dans le tunnel permettent de limiter le coût du péage malgré le coût élevé de cette solution »). [DREAL : cette citation est relative à la variante F4]

Réponse du maître d'ouvrage :

Le tableau évoqué présente la comparaison du coût du péage de la section neuve des variantes présentées lors de la concertation 2022-2023, hors section de l'A31 élargie sur place au nord de Thionville. La poursuite des études a permis d'affiner les conditions de l'équilibre du projet en présentant maintenant un coût de péage de 1,91 € TTC pour cette section, soit un coût moins important que la fourchette 1,8 – 2,2 € HT présentée dans le tableau de comparaison lors de la concertation 2022-2023.

Le coût des travaux de la variante F10 était légèrement inférieur à celui de la variante F4, mais ce coût n'est pas le seul paramètre pris en compte pour l'estimation du coût de péage dans l'évaluation socio-économique. Ce dernier doit pouvoir couvrir l'investissement du concessionnaire, le coût du financement et celui de l'exploitation de l'infrastructure. D'une part, l'exploitation et la maintenance d'un viaduc (c'est-à-dire le fonctionnement) sont moins coûteuses que pour un tunnel. D'autre part, la variante F10 présentait un tracé très proche de l'A31 actuelle, avec des fonctionnalités de desserte du territoire similaires. L'équilibre de cette variante était donc trouvé en baissant le prix du péage pour favoriser la fréquentation de cet axe neuf en concurrence directe avec l'existant. A ce titre, la variante F4 présente de meilleure fonctionnalité de desserte du territoire, elle est donc plus attractive que la variante F10, pour un certain nombre d'utilisateurs.

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

Pourquoi est-ce le concessionnaire qui acquiert les propriétés foncières des expropriations, quelles conséquences à l'issue de la concession, l'État récupérant l'infrastructure, l'État devra-t-il conventionner avec le concessionnaire (rachat ...) ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Dans le cadre d'une concession autoroutière, l'État reste propriétaire de l'infrastructure mais confie à un tiers, le concessionnaire, pendant la durée de la concession, sa conception, sa construction, son financement, son exploitation et son entretien.

Ainsi, le concessionnaire est notamment chargé d'acquérir les terrains nécessaires à la concession au nom et pour le compte de l'État. Toutefois, ces terrains acquis par le concessionnaire, qu'ils le soient à l'amiable ou au travers une procédure d'expropriation, sont et demeurent la propriété de l'État dès leur

acquisition. Tous les terrains formant l'assiette de l'autoroute sont automatiquement remis à l'État au terme du contrat de concession.

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

Confirmez-vous que l'éco-taxe poids lourds rapporterait 500 millions d'euros sur 20 ans ?

Réponse du maître d'ouvrage :

La Région Grand Est n'a pas encore communiqué sur les recettes annuelles effectives de l'éco-contribution poids lourds. Le niveau de tarification sera arrêté par la région, collectivité compétente.

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

Dans le tableau à la page 102 de l'étude d'impact – Préambule et résumé non technique, le total perçu par l'opérateur n'est pas clair. Est-il possible de le préciser ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le total de 4 260 M€2018 (§2.6.3.2.1 de la pièce E1, p.100) correspond au montant des péages hors taxes (HT) payé par les usagers (véhicules légers, VL et poids lourds, PL) sur la période d'évaluation 2030-2070. Il correspond au montant indiqué dans l'évaluation socio-économique (tableau 43, §3.2.11 de la pièce F, p.120), qui précise notamment la répartition du montant payé entre les véhicules légers et les poids lourds.

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

D.4 ENVIRONNEMENT

A la page 80 de l'étude d'impact – Préambule et résumé non technique, vous évoquez les transplantations de 3 espèces de plantes. Pourquoi l'œillet couché ne peut pas bénéficier de ce même régime ? Par ailleurs, à la page 91 du même document, vous évoquez son prélèvement et son sauvetage en mesure d'accompagnement.

Réponse du maître d'ouvrage :

5 espèces patrimoniales non protégées sont impactées, au titre des impacts bruts, avant la mise en place des mesures "éviter, réduire, compenser" (ERC). Il s'agit des espèces suivantes :

- Corydale bulbeuse ;
- Œillet couché ;
- Dactylorhize de mai ;
- Muscari à grappes ;
- Renoncule aquatique.

Afin de garantir la pérennité de ces espèces, un déplacement des individus (transplantation) est prévu dans le cadre d'une mesure d'accompagnement. Cette mesure est applicable uniquement à trois de ces espèces :

- Corydale bulbeuse ;
- Dactylorhize de mai ;
- Muscari à grappes.

Ces espèces devront être transplantées à proximité immédiate de leur localisation actuelle, dans des milieux adaptés à leur présence. Ces localisations seront précisées dans le cadre de l'actualisation de l'étude d'impact pour la demande d'autorisation environnementale du projet A31bis secteur Nord, si le projet est déclaré d'utilité publique.

Concernant la Renoncule aquatique, du fait de la mise en place des mesures ERC, la destruction de l'espèce est évitée. Il est considéré qu'elle n'est pas impactée significativement dans le cadre des impacts résiduels (après mesures d'évitement et de réduction).

Concernant l'Œillet couché, cette mesure de transplantation n'est finalement pas envisageable. En effet, cette espèce a été trouvée dans une dalle rocheuse. Ainsi, il n'est donc pas possible de réaliser de transplantation sans endommager l'individu. La description précise de cette mesure d'accompagnement mentionne bien ce sujet qui n'a pas été reporté dans le résumé non technique.

À l'issue de l'enquête publique, le maître d'ouvrage corrigera le dossier sur ce point (§2.5.8. de l'étude d'impact page 91).

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

A la page 84 de l'étude d'impact – Préambule et résumé non technique, une mesure de compensation prévue est la mise en place d'îlots de sénescence. En quoi consiste ces îlots ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le résumé non-technique ne reprend pas la définition d'un îlot de sénescence, mais celle-ci est à retrouver au sein :

- De l'étude d'impact, pièce E4 (§ 6.3.2.1.7.2 Création d'îlots de sénescence) ;
- De l'étude annexe 6.1 « Milieux naturels », à la page 378.

Ainsi :

« Un îlot de sénescence est une zone volontairement abandonnée à une évolution spontanée de la nature. Les arbres meurent et sont laissés sur place afin qu'ils se décomposent.

Il ne faut pas le confondre avec un îlot de vieillissement où les arbres sont retirés et ne peuvent pas se décomposer sur place.

La mise en place d'îlot de sénescence est favorable pour l'avifaune des milieux boisés, les chiroptères et l'entomofaune. En effet, il est plus probable de trouver des cavités essentielles aux chiroptères et à certaines espèces d'oiseaux dans les boisements âgés. »

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

À la page 129 de l'étude d'impact – Préambule et résumé non technique, il est précisé que la DREAL Grand Est mène en 2025 un diagnostic complémentaire des pollutions du sous-sol à proximité du tracé, contenu notamment de l'aménagement d'un tunnel profond. Ces données permettront de nourrir cet état initial dans les phases suivantes d'études. Quand ce diagnostic sera-t-il disponible ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Ce diagnostic a été réalisé et les principaux résultats sont présentés au paragraphe 5.3.3.3 de l'annexe 10 (pièce K11) du dossier. La localisation exhaustive des sites des sondages concernant la qualité des sols est présentée dans la partie 11.2 du même document (pièce K11).

À l'issue de l'enquête publique, le maître d'ouvrage corrigera le dossier sur ce point en précisant que le diagnostic a été réalisé (partie 2.11.4, pièce E1, p.127).

À la page 37 de l'étude d'impact – Description du projet, il est précisé que l'infiltration dans le sol des eaux de ruissellement sera l'exutoire privilégié. En cas de sols pollués, cette solution reste-t-elle privilégiée ?

Quels seraient les zones concernées par de potentielles sols pollués ?

Réponse du maître d'ouvrage :

L'infiltration dans le sol des eaux de ruissellement est en effet la solution à privilégier dans le cadre de la réalisation des projets d'aménagement en application du schéma directeur d'aménagement et de gestion de l'eau (SDAGE) établi par la DREAL et l'Agence de l'Eau. Toutefois, en cas d'aménagement dans des zones potentiellement polluées ou au sein de zones dans lesquelles les rejets sont interdits (notamment dans les aires d'alimentation de captages d'eau potable, secteurs dits vulnérables), des bassins de rétention étanches seront réalisés.

La typologie des ouvrages de collecte et de gestion des eaux prévus dans le cadre du projet en fonction de la vulnérabilité des sols est présentée §3.3.1.3 (Traitement des eaux pluviales, rétablissement des écoulements naturels et protection de la ressource en eau) de la partie 2 de la pièce E2 (Étude d'impact, p.29) du dossier. La synthèse de la gestion des eaux pluviales est présentée §3.3.1.3.2 du même document (pièce E2, p.35).

A la page 61 de l'étude d'impact – Description du projet, il est précisé que les matériaux seront fabriqués dans les centrales avoisinantes et livrés en flux continu lors des travaux. Où sont situées ces centrales ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Il est question ici des centrales de fabrication des matériaux enrobés. Elles peuvent être fixes, comme celles existantes en France à Hauconcourt (à 20 km) ou à Mondelange (à 15 km) ou être mobiles. Dans le cas de centrales mobiles, elles peuvent être implantées à proximité immédiate des zones de travaux et nécessitent une procédure particulière propre à l'activité, dans le cadre réglementaire des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE).

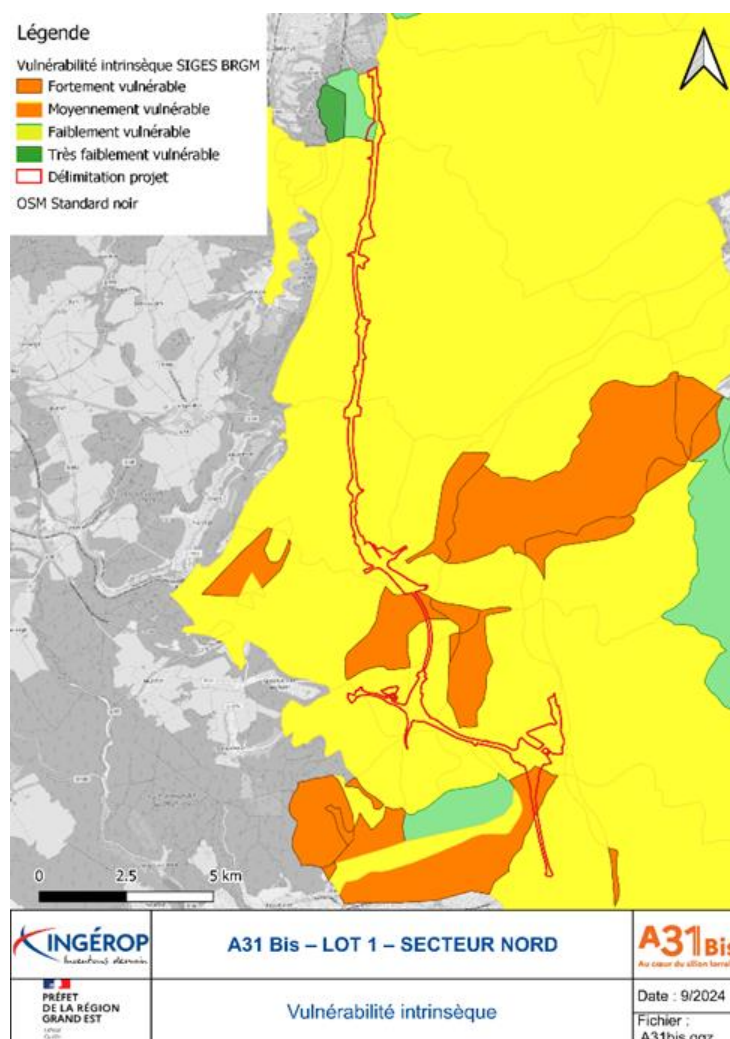
Le futur concessionnaire déterminera la solution à privilégier pour les travaux, entre l'emploi de centrales fixes existantes ou l'implantation de nouvelles centrales mobiles à proximité des zones de travaux.

A la page 41 de l'étude d'impact – État initial de l'environnement, la figure 34 comporte deux légendes avec un différentiel important des couleurs jaune et orange. Quelle est la bonne légende ?

Réponse du maître d'ouvrage :

La figure comportant la légende correcte est la suivante, telle que présentée au sein de l'annexe 5 "Vulnérabilité de la ressource en eau" de la pièce K10 "Annexe 9.2 : Note relative à la gestion des eaux du projet". La carte constitue la fig. 2 (p.107/222 du fichier, non paginé).

À l'issue de l'enquête publique, le maître d'ouvrage corrigera le dossier sur ce point (§4.2.1.6.2.4, pièce E3, p.40).



A la page 70 de l'étude d'impact – État initial de l'environnement, il y est précisé la méthode d'inventaire des mammifères. Les pièges photographiques, non utilisés dans cet inventaire, seraient-ils efficaces ?

Réponse du maître d'ouvrage :

La mise en place de pièges photographiques aurait effectivement été efficace pour l'inventaire des mammifères. Toutefois, du fait du grand nombre d'ouvrages d'art et de leur importante fréquentation (avec les risques élevés de vols ou dégradations du matériel que ceci implique), cette solution n'a pas été retenue.

De plus, dans le cadre de l'inventaire des mammifères terrestres qui a été réalisé, plusieurs méthodes indirectes ont été utilisées. Ces méthodes consistent à relever les indices de présence, tels que les traces de passage ou encore les excréments et les éventuels cadavres situés au niveau des routes. Ces données permettent de connaître les espèces présentes sur le secteur, au moins pour du déplacement et/ou de l'alimentation. De plus, des pelotes de réjection de rapaces ont également été trouvées et relevées. Ces pelotes contiennent des ossements (crânes) de micromammifères dont se nourrissent les rapaces. Elles permettent donc de pouvoir identifier les espèces de micromammifères présentes sur le secteur. Enfin,

grâce à la discrétion mise en place lors des inventaires (déplacement silencieux et lent) et l'utilisation de jumelles, plusieurs espèces ont pu être directement observées lors des passages.

La méthodologie est décrite en annexe de l'étude d'impact (§6, pièce K3, p.384/398 du fichier, non paginé).

A la page 157 de l'étude d'impact – État initial de l'environnement, il est précisé concernant les reptiles que « Les prospections réalisées permettent de mettre en évidence 3 secteurs relativement riches concernant les reptiles, que ce soit au niveau de la diversité ou de l'abondance. Le secteur du Château de Bétange associé au Bois de Terville (section en nouveau tracé) est intéressant ». Or, aucune espèce de reptiles ne figurent dans les inventaires. Pour quelle raison ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Une espèce de reptiles a bien été observée dans le secteur entre le château de Bétange et le Bois de Terville. Il s'agit du Lézard des murailles, localisé sur la planche 13/38 de l'Atlas cartographique « reptiles » au 1/5000ème de l'étude d'impact sur le milieu naturel (Pièce K6 : Annexe 6.4 - annexes cartographiques de la pièce K.3, disponible en ligne ; §4.3.1.5.3.5.4 de la pièce E3). Ce secteur est jugé favorable pour les reptiles en raison de la présence de nombreuses lisières et de milieux anthropisés laissés en friche.

Six espèces à enjeux ont été identifiées dans la Zone d'Études des Milieux Naturels (ZEMN) (cf. §4.3.1.5.3.5.1, pièce E3, p.155) : le Lézard des murailles, l'Orvet fragile, la Couleuvre helvétique, la Coronelle lisse, le Lézard des souches et le Lézard vivipare.

Les reptiles effectivement observés sont décrits au §4.3.1.5.3.5.2 de la pièce E3 (p.155) : le Lézard des murailles, l'Orvet fragile, la Couleuvre helvétique et la Coronelle lisse. Le Lézard des souches et le Lézard vivipare n'ont pas été observés et sont considérés comme des espèces potentielles, recensées dans d'autres études sur le secteur, comme précisé en synthèse des enjeux concernant les reptiles (cf. §4.3.1.5.3.5.3, pièce E3, pp.156-157).

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

A la page 176 de l'étude d'impact – État initial de l'environnement, il est précisé que 20 espèces de mammifère (hors chiroptères) ont été recensées. Or, la synthèse page 191 en évoque 21. Quelle est l'espèce manquante ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Il y a bien uniquement 20 espèces de mammifères terrestres recensées et donc à considérer, et non 21. L'erreur vient du fait qu'une espèce était initialement indéterminée : Martre sp. qui pouvait être associée à une fouine (*Martes foina*) ou à une Martre (*Martes martes*). Elle a donc été comptée deux fois par erreur, puisque c'est bien la fouine qui a été observée.

À l'issue de l'enquête publique, le maître d'ouvrage corrigera le dossier sur ce point (§4.3.1.5.3.7.3, pièce E3, p.190).

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

A la page 257 de l'étude d'impact – État initial de l'environnement, dans le tableau concernant les statistiques des productions végétales, à quoi est dû le secret statistique ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le tableau concerné s'appuie sur les données publiques des statistiques agricoles (base Agreste). Le secret statistique est utilisé, en application de la loi n°51-711 du 7 juin 1951 sur l'obligation, la coordination et le secret en matière de statistiques.

En l'occurrence, dans le tableau concerné, le secret statistique s'applique aux cultures « Plantes à fibres et plantes industrielles », « plantes à parfum » et « vignes ». Ces types de cultures étant peu répandus sur le territoire, préciser le nombre d'exploitations agricoles concernées ne permettrait pas de garantir leur anonymat.

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

A la page 96 de l'étude d'impact – Impacts du projet, il est indiqué que « les abords routiers sont favorables à certaines espèces ce qui augmentent aussi le risque de collision conduisant parfois à un effet puits ». Pouvez-vous définir cette notion d'effet puits ?

Réponse du maître d'ouvrage :

D'après le CEREMA (<https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/858/prevenir-la-collision-avec-la-faune>), l'effet puits est défini ainsi : « les animaux utilisant les habitats des bords de routes sont plus souvent tués par le trafic qu'ailleurs et laissent des territoires intéressants, attirant rapidement d'autres individus à nouveau tués et ainsi de suite... ».

Commentaire de la commission d'enquête

Vu et pris note.

A la page 110 de l'étude d'impact – Impacts du projet, il est indiqué que « Des mesures complémentaires seront apportées lors des études ultérieures, qui seront plus fines et plus précises. Elles préciseront notamment l'évitement mis en place pour les zones humides, les habitats d'espèces protégées ou encore les milieux à enjeux ». Avez-vous un calendrier plus précis ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Au stade de la déclaration d'utilité publique, le maître d'ouvrage présente déjà 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. L'étude d'impact concernant les milieux naturels détaille cette évaluation (pièce K3).

Concernant les zones humides, le maître d'ouvrage précise que les 124 ha préfigurés à ce jour pour accueillir des mesures compensatoires, sont supérieurs à la surface requise par le SDAGE Rhin Meuse.

Si le projet A31bis secteur Nord est déclaré d'utilité publique, le dossier réglementaire suivant, au titre du code de l'environnement sera le Dossier d'Autorisation Environnementale [DAE], porté par le futur concessionnaire. Il portera notamment les procédures liées à la Loi sur l'eau (y compris les précisions sur les impacts et mesures ERC concernant les zones humides) et une dérogation à l'interdiction de destruction des habitats et espèces protégées. Le DAE comportera également une actualisation de

l'étude d'impact qui pourra également préciser ces sujets, en cohérence avec les volets « eau » et « espèces » du DAE.

Selon le planning indicatif de réalisation du projet (§7, pièce B, p.59), la procédure d'autorisation environnementale serait réalisée en 2030.

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

A la page 150 de l'étude d'impact – Impacts du projet, dans le tableau des sites de compensation, le site n° 5 à Zoufftgen précise que l'espèce à enjeu présente est le criquet ensanglanté mais la mesure est bénéfique aux amphibiens et reptiles. Augmenter la présence d'amphibiens et de reptiles n'est-il pas contre-productif pour le criquet présent ? Autrement dit, les espèces introduites ou dont la présence est facilitée ne peuvent-elles pas nuire aux espèces indigènes ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le site de compensation n°5, localisé sur la commune de Zoufftgen, d'une superficie de 0,015 ha correspond à une zone humide. Celle-ci est actuellement fermée par les roseaux. L'objectif de cette mesure compensatoire est donc d'ouvrir cette zone humide afin de créer une mare, habitat favorable aux amphibiens, mais également aux odonates et à certaines espèces de reptiles (Couleuvre helvétique, Lézard vivipare).

Le Criquet ensanglanté est une espèce inféodée aux milieux ouverts humides. L'espèce fréquente en effet des secteurs de marécages, de tourbières, ou encore de prairies très humides. Le site de compensation n°5 constitue donc un habitat favorable à cette espèce.

Il ne s'agit pas d'espèces introduites qui se font concurrence. Au contraire, la présence de toutes ces espèces indicatrices et cibles témoigne plutôt d'un habitat varié et diversifié au sein du site compensatoire, ayant un bon fonctionnement écologique.

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

A la page 153 de l'étude d'impact – Impacts du projet, dans le tableau des sites de compensation, le site n° 13 à Thionville précise « Interdire l'accès aux promeneurs / affichage de sensibilisation. N'est pas contradictoire ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Un affichage sur le site de compensation n°13, localisé à Thionville, est envisagé à double titre complémentaire :

- Permettre la bonne information et la sensibilisation du public autour du site de compensation et des aménagements réalisés ;
- Expliquer que l'accès au site est interdit aux promeneurs, justement pour préserver cet espace de biodiversité.

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

A la page 177 de l'étude d'impact – Impacts du projet, il est dit que « trois espèces patrimoniales, non protégées, seront détruites », or vous en citez quatre. Est-ce en raison du statut d'espèce protégée de l'une d'entre elles et si oui laquelle ?

A la même page, vous évoquez un coût de transplantation de 5 500 euros. Ce montant paraissant important, pouvez-vous le détailler ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet n'impacte pas d'espèce végétale protégée, que ce soit de manière directe ou indirecte.

Toutefois, 5 espèces végétales patrimoniales sont concernées par des impacts bruts. Le paragraphe mentionné dans la question est relatif aux impacts bruts. C'est à dire que, à ce stade de l'étude d'impact, les mesures d'évitement et de réduction, ainsi que les mesures de compensation, n'ont pas encore été analysées et précisées (objet du chapitre suivant de l'étude, conformément à la séquence "Eviter Réduire Compenser").

Après application des mesures d'évitement et de réduction prévues par le projet, les impacts sur la Renoncule aquatique sont évités ou réduits. Les impacts résiduels qui pourraient concerner cette espèce ne sont ainsi pas considérés comme significatifs.

De la même manière, le Dactylorhize de mai, concerné par des impacts bruts de destruction directe fait l'objet d'une mesure d'évitement pour une vingtaine d'individus. Les zones à enjeux où ils sont situés (prairies humides) seront balisées, ce qui permettra d'éviter la destruction directe des pieds.

Un individu de cette espèce patrimoniale sera néanmoins impacté, car situé dans l'emprise du projet. Pour cet individu, il est prévu une mesure d'accompagnement impliquant le déplacement et la transplantation vers un habitat favorable, à proximité directe de sa localisation. L'impact résiduel associé au Dactylorhize de mai est ainsi considéré comme non significatif puisque que la mesure d'évitement permet d'éviter une majeure partie des pieds de cette espèce.

Ainsi, trois espèces floristiques patrimoniales (mais non protégées) sont concernées par des impacts résiduels significatifs. Il s'agit :

- De la Corydale bulbeuse ;
- De l'Œillet couché ;
- Du Muscari à grappes / Muscari négligé.

Comme pour le pied de Dactylorhize de mai, une mesure d'accompagnement pour le déplacement et la transplantation des pieds de Corydale bulbeuse et de Muscari à grappes est prévue. La réussite de ces sauvetages n'est néanmoins pas garantie, puisque le déplacement des individus fragilise leur survie, l'impact résiduel n'est pas complètement réduit.

En revanche, cette mesure ne semble pas pouvoir être envisagée pour le l'Œillet couché (1 individu), en effet, cette espèce ayant été trouvée dans la dalle, le prélèvement du pied ne semble pas possible sans altérer la plante, et la réussite de la transplantation ne sera pas garantie.

Pour la Corydale bulbeuse (environ 0,14 ha) et le Muscari à grappe (2 individus), les individus doivent être prélevés pendant leur période de floraison et déplacés dans un milieu proche similaire qui ne sera pas impacté par les travaux et qui n'est pas situé en zone humide et ce avant le démarrage du projet. Cette mesure implique la collecte des plants et/ou des graines et leur transplantation / réensemencement. Concernant le coût de cette mesure :

- Le coût de la collecte est estimé à 1 500 €, correspondant à l'intervention de deux chargés d'étude sur une journée.

- Le coût de la transplantation/réensemencement sera dépendant du nombre de plants ou de graines collectés et de leurs sites de transplantation. On peut compter au minimum une journée de deux chargés d'étude soit un coût de 1 500 €.
- Ces budgets doivent être complétés et ajustés pour prendre en compte :
 - La recherche de sites d'accueil à proximité ;
 - Les éventuelles grandes quantités de plants et graines collectés à transplanter.

Le coût global estimé est donc de l'ordre de 5 500€.

En synthèse, on note en effet une erreur et une imprécision au paragraphe §6.3.2.1.7.1. Le paragraphe §6.3.2.1.4.2. est en revanche très clair et cohérent sur les impacts bruts et résiduels sur les espèces végétales patrimoniales :

- 4 espèces patrimoniales non protégées (et non 3) sont impactées par le projet car situées directement dans ses emprises.
- Parmi ces espèces :
 - Le Dactylorhize de mai pourra bénéficier d'une mesure d'évitement partielle et le seul individu impacté fera l'objet de la mesure d'accompagnement pour son déplacement, ce qui conduit à un impact résiduel non significatif
 - La Corydale bulbeuse et le Muscari à grappes sont impactés et feront l'objet de la mesure d'accompagnement pour leur déplacement
 - L'Œillet couché étant installé dans une dalle, sa transplantation n'est pas envisagée (impossibilité de collecter le plant sans le détruire)

A l'issue de l'enquête publique, le maître d'ouvrage corrigera le dossier sur ce point de la mesure d'accompagnement (§6.3.2.1.7.1, pièce E4, p.176).

*Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.*

À la page 193 de l'étude d'impact – Impacts du projet, concernant les chemins agricoles, pourquoi ne pas partir de la définition du code rural et de la pêche maritime pour les identifier ?

Étant donné qu'un chemin rural est une propriété communale, ne serait-il pas plus simple de demander aux communes de référencer leurs chemins ?

Pour les chemins d'exploitation, la procédure de remembrement qui les crée (ou d'aménagement foncier actuellement) ne permet-elle pas d'en garantir un recensement ?

De la même manière, à la page 200, vous évoquez la prise en compte du cadastre. Le livre foncier n'est-il pas plus fiable ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le code rural et de la pêche maritime précise les « statuts » des chemins ruraux (article L161-1 du code rural et de la pêche maritime) et des chemins d'exploitation agricole (articles L162-1 à L162-3 du même code).

L'objectif est de prendre en compte les fonctionnalités réelles des chemins et leurs usages pour les déplacements agricoles. Le statut n'est donc pas notre clé d'entrée pour cette étude, mais bien l'usage, pour permettre d'identifier les impacts sur les déplacements et accès aux parcelles agricoles.

Ainsi, comme indiqué au sein de l'étude agricole (§4.2.2.3, pièce K12, p.52), la reconnaissance du linéaire de chemins agricoles, qui sera impacté de manière permanente ou temporaire par le projet, a été réalisée grâce aux cartes et aux orthophotographies IGN. L'identification de ces chemins s'appuie sur la nomenclature de l'IGN. Les chemins agricoles comptabilisés, correspondent aux :

- « Routes non revêtues carrossables » ;
- « Chemins » ;
- « Routes non classées » et considérées comme à usage agricole d'après les orthophotographies.

Le choix de cette méthodologie permet de prendre en compte un panel de chemins ruraux et agricoles existants réellement sur le site du projet, et plus cohérente que ceux strictement réglementaires. L'objectif sera de consolider dans les études ultérieures les propositions de rétablissements de chemins à usage agricole en fonction des besoins réels de la profession, en partenariat avec la Chambre d'Agriculture de la Moselle et des syndicats agricoles. Ces besoins seront déterminés lors de l'enquête parcellaire qui précédera le remembrement (AFAFE).

Enfin, l'utilisation du cadastre et celle du livre foncier sont complémentaires. Le cadastre permet d'obtenir la délimitation géométrique du parcellaire de manière plus opérationnelle quand le livre foncier permet plus aisément de connaître la propriété d'une emprise.

Commentaire de la commission d'enquête
Vu et pris note.

D.5 NUISANCES

Est-ce que l'hypothèse retenue concernant le niveau de véhicules électriques est toujours d'actualité ou a-t-il évolué ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Les données de la figure 71 de la pièce F sur l'électrification du parc automobile sont issues des fiches-outils de la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) du ministère des Transports, constituées en application de l'instruction Gouvernementale du 16 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport. Cette instruction encadre la méthodologie des évaluations socio-économiques, à partir des travaux de la communauté scientifique, y compris en sciences économiques. Elle est employée systématiquement lors des études de projets d'infrastructures et pas seulement s'agissant des projets de développement routier. Le maître d'ouvrage s'y est ainsi conformé, et a appliqué les fiches-outils en vigueur lors de l'enquête publique, soit la version actualisée en 2019-2020, basée sur la Stratégie nationale bas carbone 2 (SNBC 2), adoptée par décret le 21 avril 2020. La SNBC 3 a été adoptée par décret le 16 juillet 2026 après consultation du public, postérieurement à l'enquête publique, et n'a pas encore été déclinée dans le référentiel d'évaluation.

Les hypothèses d'évolution du parc automobile, et notamment son électrification, sont issues des scénarios nationaux provenant de la SNBC utilisés usuellement dans les évaluations socio-économiques. Les fiches-outils produites par la DGITM s'appuient explicitement sur ces scénarios.

Le §2.3.6.2 de cette étude (pièce F) présente les scénarios "Avec Mesures Supplémentaires" (AMS) comme scénario de référence, et "Avec Mesures Existantes" (AME), dit tendanciel, comme test de sensibilité de l'évaluation socio-économique.

Le maître d'ouvrage n'a pas la liberté de s'affranchir de ces hypothèses réglementaires. Le report massif des usagers vers des véhicules électriques relève de choix indépendants du porteur de projet.

D.6 ARCHÉOLOGIE/PATRIMOINE

A la page 118 de l'étude d'impact – Préambule et résumé non technique, il est indiqué que « L'enjeu relatif au patrimoine archéologique est moyen en secteur Nord. Cette qualification de l'enjeu sera à conforter lors du diagnostic archéologique préalable réglementaire qui sera réalisé dans le cadre du projet ». Quand ce diagnostic sera-t-il établi ?

Le projet est-il celui de l'expropriation ou de la future demande d'autorisation environnementale ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le diagnostic archéologique sera réalisé suivant les prescriptions de la direction régionale pour les affaires culturelles (DRAC), en amont des travaux qui seront effectués au sein du fuseau de DUP (plan général des travaux, §2, pièce C). Il permettra en effet d'évaluer précisément l'enjeu relatif au patrimoine archéologique. Ce diagnostic correspond à une obligation légale dans le cadre des projets d'aménagement. Il appartiendra au futur concessionnaire de définir l'emprise exacte du projet sur la base de laquelle les procédures relatives à l'archéologie préventive seront réalisées.

D.7 DIVERS

Est-ce que des expropriations de maisons d'habitations ou terrains attenants sont envisagées ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le plan général des travaux (§2, pièce C) ne fait figurer aucune maison d'habitation dans le périmètre de la bande de déclaration d'utilité publique (DUP). **Par conséquent, aucun droit à l'expropriation de maisons d'habitations ne sera accordé au porteur de projet, conformément à l'engagement pris par l'État.**

Le fuseau de DUP couvre en revanche certaines parties de terrains non construits attenants à quelques maisons d'habitation (les maisons elles-mêmes étant hors du fuseau), notamment au droit de la commune d'Uckange. L'opérateur concessionnaire pourra alors recourir à l'expropriation de ce terrain inclus dans le périmètre de la DUP, ou envisager ponctuellement des solutions techniques sans incidence sur le foncier, telles que l'aménagement de murs de soutènement.

En cas d'expropriation et selon la proportion du bien impactée, le propriétaire pourra solliciter l'acquisition de la totalité de son bien conformément à l'article L. 242-1 du code de l'expropriation. Il s'agit d'un droit du propriétaire auquel il pourra recourir à sa seule initiative.

A la page 70 de l'étude d'impact – Description du projet, il est précisé qu'avec l'aménagement d'une autoroute par un concessionnaire, la mise en service du projet A31bis pourrait ainsi intervenir plus tôt, à l'horizon 2030. Or, dans le même document à la page 59, il est évoqué un délai de 4 à 6 ans pour la réalisation du tunnel. Quel est le délai le plus crédible ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Conformément au planning prévisionnel, présenté dans la notice explicative (§7, pièce B, p.59) et dans l'étude d'impact (fig.17, pièce E1, p.26 et §3.3.3, pièce E2, p.67), à ce stade, le début des travaux est prévu à l'horizon 2030 et la mise en service complète en 2035.

L'horizon 2030 a pu être évoqué lors des concertations précédentes et de la comparaison des variantes, avant la poursuite des études et de la procédure de préparation de l'enquête publique en cours.

Explications concernant l'estimation des coûts d'expropriation.

Conformément aux dispositions de l'article R1211-3 du Code général de la propriété des personnes publiques, l'estimation sommaire et globale (ESG) des acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du projet a été produite par la direction départementale des finances publiques de Moselle (DDFiP). Elle est présentée dans la pièce J.1 du dossier d'enquête publique. A ce stade du projet, cette estimation ne vise qu'à dégager l'enveloppe prévisionnelle nécessaire à la maîtrise foncière.

Aussi à ce stade de la DUP et pour les besoins de l'ESG :

- S'agissant des parcelles non bâties (hors section souterraine) qui représentent l'immense majorité des acquisitions à réaliser, la DDFiP s'est appuyée sur les opérations d'acquisition récemment réalisées sur le territoire pour associer une valeur unitaire au m² à chaque zonage PLU des communes traversées ;
- S'agissant de la section souterraine, l'estimation du tréfonds est partie de la même base en appliquant une décote selon la profondeur de l'ouvrage et en cohérence avec la jurisprudence établie sur l'expropriation des tréfonds ;
- S'agissant des parcelles agricoles, l'estimation a été établie sur les barèmes opposables pour la profession ;
- S'agissant des entreprises de la ZA Sainte Agathe, seules parcelles bâties potentiellement expropriées, la DDFiP a valorisé le bâti intégré.

Aux indemnités principales, et à ce stade, 3 indemnités accessoires ont été valorisées dans l'ESG :

- pour les parcelles agricoles, une enveloppe devant couvrir les indemnités d'éviction fondée sur les protocoles en cours avec la profession ;
- pour les activités économiques, une enveloppe devant couvrir les indemnités d'éviction commerciale fondée sur les données fiscales à sa disposition ;
- pour l'ensemble des biens, une indemnité de remploi (selon jurisprudence).

Un montant forfaitaire (marge d'incertitude devant couvrir les cas particuliers) est appliqué afin de prévoir une enveloppe supplémentaire devant couvrir des préjudices non identifiés au stade de l'ESG (qui comme son nom l'indique a pour seul objectif à ce stade de déterminer sommairement une enveloppe globale - cadre prévisionnel).

Une évaluation individuelle de chacun des biens sera réalisée lors de l'enquête parcellaire, dès que le besoin foncier aura été définitivement arrêté par l'opérateur concessionnaire. Ces évaluations individuelles viendront alors ajuster les indemnités selon les préjudices et droits réels observés.

Quelles sont les estimations des coûts :

- d'indemnisation des expropriations (pertes d'exploitation) ?
- de démolition et de déménagement ?
- de l'achat des terrains et des études prévues pour le transfert ?
- de la viabilisation et installation nouvelle zone ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Au-delà de cette évaluation sommaire et globale et des diverses indemnités qu'elle estime, il convient de souligner que :

- D'une part, la consistance et la qualité de ces estimations sont liées à la jurisprudence ;
- D'autre part, le droit fixe le principe selon lequel l'indemnité couvre un préjudice direct, matériel et certain.

C'est pourquoi l'article R1211-3 du code général de la propriété des personnes publiques considère que cette estimation revêt un caractère sommaire et global au stade de la déclaration d'utilité publique. La nature du préjudice ne pourra être établie qu'à partir d'un projet définitif et d'une étude au cas par cas, lors de l'enquête parcellaire. D'ailleurs, les engagements pris au sein de ce mémoire, de nature à diminuer les incidences sur le foncier industriel, témoignent de la muabilité de cette première estimation qui vise avant tout à fixer un seuil un plafond pour vérifier la faisabilité financière du projet.

Ainsi, l'estimation actuelle ne présente pas un tel degré de finesse, et comprend plutôt des sommes forfaitaires pour couvrir les frais qui ne seraient pas occasionnés systématiquement (voir réponse précédente). Toutefois, eu égard à la jurisprudence, on notera que les indemnités accessoires pourraient couvrir les frais suivants si un préjudice du fait du projet était établi lors de l'enquête parcellaire (liste non exhaustive) :

- Indemnité de remploi si des dépenses sont nécessaires au rachat d'un bien équivalent ;
- Frais de déménagement ;
- Frais de réinstallation du fonds de commerce ;
- Frais et droits de mutation liés à l'achat du nouveau fonds ;
- Éventuelles indemnités de licenciement dues aux salariés, si l'éviction entraîne leur licenciement ;
- Indemnité pour perte de logement, quand le bail comporte des locaux d'habitation ;
- Frais liés au paiement d'indemnités de résiliation de contrats ;
- Frais accessoires (par exemple, perte d'une licence) ;
- Trouble commercial pour compenser la gêne due à l'éviction ;
- Frais de double loyer (pendant la période de réinstallation, le preneur peut devoir payer à la fois le loyer de l'ancien local et le nouveau).

Telle qu'indiqué précédemment, ces potentielles indemnités ont été chiffrées de manière forfaitaire au sein des postes suivants (voir estimation sommaire et globale de la DDFIP - pièce J1) :

- Indemnité principale : 38 720 000 € ;
- Indemnité accessoire : 19 630 000 € dont :
- Indemnité d'éviction commerciale : 11 250 000 € ;
- Indemnité de remploi : 7 500 000 € ;
- Indemnité d'éviction agricole : 880 000 € ;
- Marge d'incertitude : 11 670 000 € (insérée dans les marges d'incertitudes générales) ;

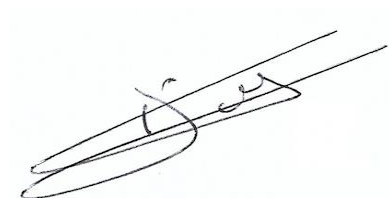
TOTAL au stade de l'estimation sommaire et globale : 70 020 000 €.

Ce total est cohérent avec celui de la pièce D (§1, pièce D) où les marges d'incertitudes (SAV et risques de dérive) sont calculées différemment par souci de cohérence avec les autres postes, notamment travaux.

METZ le 10 août 2026

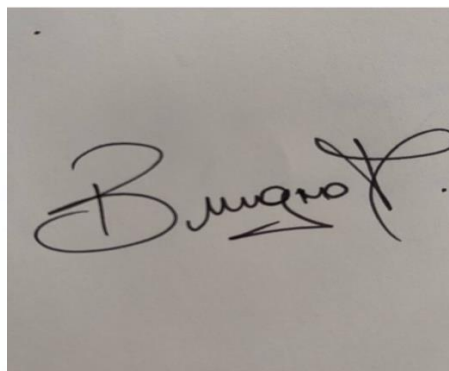
Le président de la commission

A. LINTZ

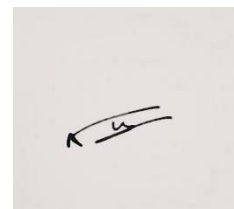
A handwritten signature in black ink, appearing to be 'A. Lintz', written on a light blue background.

les membres de la commission d'enquête

J. BRUGNOT

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'J. Brugnot', written on a light grey background.

N. MARCHETTO

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'N. Marchetto', written on a light grey background.