



**HUGLO LEPAGE
AVOCATS**

PARIS

42, rue de Lisbonne
75008 Paris
+33 (0)1 42 90 98 01

MONTPELLIER

2, impasse des romarins
34160 Castries
+33 (0)4 84 89 47 99

MARSEILLE

69, rue Saint-Ferréol
13006 Marseille
+33 (0)4 84 89 64 55

STRASBOURG

6, quai Kléber
67000 Strasbourg
+33 (0)3 67 10 32 18

BRUXELLES

Avenue de Visé, 80,
B 1170 Bruxelles, Belgique
+32 2 318 41 21

N/Réf. : ASSOCIATION SAUVEGARDE DU DOMAINE DE BETANGE C/ A31 BIS - 26077120

M. Alain LINTZ

**Président de la commission d'enquête
A31bis**

Mairie de Thionville

BP30352

Rue Georges Ditsch

57125 Thionville Cedex

Dépôt électronique

Paris, le 22 juin 2026

Monsieur le Président,

Agissant au nom et pour le compte de mes clients, Mesdames Odette de Mitry et Fanny Aymer ainsi que l'Association de Sauvegarde du Site de Bétange, je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint les observations déposées pour leur compte dans le cas de la présente enquête publique.

Je commencerai tout d'abord par vous rappeler que le projet A31 bis secteur nord porte sur 24 kilomètres entre la frontière luxembourgeoise et l'échangeur de Richemont. Le coût total est estimé à 1 077 600 000 € TTC (valeur septembre 2023) (Pièce E1, p. 1). Le projet sera réalisé en concession avec péage en flux libre, les tarifs indicatifs étant de 3,88 € pour les véhicules légers et de 11,64 € pour les poids lourds.

L'Autorité environnementale (Ae) a adopté son avis délibéré n° 2025-135 le 15 janvier 2026 (ci-après « l'avis Ae »). Le maître d'ouvrage (DREAL Grand Est) a produit un mémoire en réponse à cet avis (Pièce J2, mai 2026). C'est sur l'ensemble de ces documents — dossier d'enquête, avis Ae et mémoire en réponse — que se fondent les présentes observations.

Après avoir développé les insuffisances et omissions du dossier d'enquête publique (I), sera évoquée l'absence d'utilité publique du projet (II.). Les requérants formuleront également un certain nombre de propositions et de réserves pouvant être partagées par la commission d'enquête (III.).

TABLE DES MATIERES

I.	Insuffisances et omissions du dossier soumis à l'enquête publique	3
I.1	– Sur la réduction artificielle du périmètre et l'absence d'évaluation du secteur Sud	3
I.2	– Sur le devenir de l'A31 existante non intégrée au périmètre de l'évaluation.....	4
I.3	– Sur le refus d'étudier l'hypothèse de gratuité	4
I.4	– L'absence de cartographie relative à l'allée des Marronniers et l'insuffisance du dossier	5
I.5	– L'absence de mention du déplacement de la ZAE Sainte-Agathe.....	6
II	— Sur l'absence d'utilité publique	8
II.1	– Rappel des principes relatifs à la reconnaissance d'utilité publique d'une opération d'expropriation	8
II.2	- Un bilan socio-économique négatif	9
II.3	– Sur le coût prohibitif du projet.....	11
II.4	– Sur l'analyse insuffisante des solutions de substitution raisonnables	12
II.4	– Sur l'augmentation de trafic et la pollution sonore	13
II.5	– Sur l'aggravation de la pollution de l'air et l'augmentation de l'émission de gaz à effet de serre.....	15
II.6	– Sur l'atteinte aux milieux	16
II.7	– Sur l'atteinte au domaine de Bétange	18
III.	– Sur les demandes formulées à la commission d'enquête.....	21

I. Insuffisances et omissions du dossier soumis à l'enquête publique

A cet égard, on relèvera tout d'abord la circonstance que le périmètre d'étude a été artificiellement réduit (I.1) et que le devenir de l'A31 existante n'a pas été intégré au périmètre de l'évaluation (I.2). En outre, de graves omissions entachent le dossier en particulier le refus d'étudier l'hypothèse de gratuité (I.3) ainsi que l'absence de cartographie relative à l'allée des Marronniers (I.4). Enfin, le dossier ne mentionne pas le déplacement rendu pourtant nécessaire d'une partie de la ZAE Sainte-Agathe (I.5).

I.1 – Sur la réduction artificielle du périmètre et l'absence d'évaluation du secteur Sud

Il résulte de l'économie de l'article R. 122-5 du code de l'environnement que l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble des incidences du projet dans son intégralité. Il est de jurisprudence constante que l'étude d'impact doit appréhender dans son ensemble un projet constitué de plusieurs travaux, y compris en cas de fractionnement dans le temps ou dans l'espace (v. par exemple : CE, 28 novembre 2018, n° 419315 ; CE, 1er février 2021, n° 429790).

Or le dossier révèle une lacune rédhibitoire : le secteur Sud, qui constitue pourtant le tiers méridional du projet global A31 bis, n'a fait l'objet d'aucune étude opérationnelle.

L'étude d'impact elle-même le reconnaît sans ambiguïté :

« Le secteur Sud n'a pas fait l'objet d'études opérationnelles. »
Pièce E1 (Étude d'impact, chapitres 1 et 2), p. 4

Le mémoire en réponse de la DREAL confirme ce constat :

« Le secteur Sud n'a pas fait l'objet d'études opérationnelles. »
Pièce J2 (Mémoire en réponse à l'avis de l'Ae), p. 7

L'Autorité environnementale a expressément relevé cette insuffisance :

« L'évaluation environnementale se réduit pour l'essentiel au secteur nord alors que le projet d'ensemble peut présenter des incidences plus importantes sur ce secteur, notamment en ce qui concerne les enjeux dépendant du niveau de trafic (bruit, qualité de l'air, émissions de gaz à effet de serre). »
Avis Ae n° 2025-135 du 15 janvier 2026

Ce fractionnement artificiel méconnaît les dispositions combinées des articles L. 122-1 et R. 122-5 du code de l'environnement.

Par ailleurs, la promesse du maître d'ouvrage de mettre à jour l'évaluation environnementale « lors des prochaines étapes » (Pièce J2, p. 7) ne saurait régulariser cette insuffisance : l'enquête publique préalable à la DUP est précisément le moment où le public doit pouvoir apprécier les incidences complètes du projet, conformément au droit à l'information garanti par l'article 7 de la Charte de l'environnement.

Tel n'est manifestement pas le cas de sorte que mes clients sont fondés à soutenir que la procédure est gravement viciée dès ce stade.

I.2 – Sur le devenir de l'A31 existante non intégrée au périmètre de l'évaluation

L'A31 en traversée de Thionville — dont le devenir conditionne directement les niveaux d'exposition acoustique et de pollution de l'air de toute la population riveraine — est exclue du périmètre de la DUP sans justification suffisante.

Le maître d'ouvrage le reconnaît explicitement :

« *Quoi qu'il en soit, la question du gestionnaire à plus long terme de l'autoroute A31 en traversée de Thionville est indépendante de la déclaration d'utilité publique du projet A31bis secteur Nord.* »

Pièce J2, p. 6

L'Ae avait pourtant recommandé de justifier cette exclusion :

« *De justifier que le périmètre actuel du projet ne comprend pas la requalification de l'A31 existante qui traverse Thionville.* »

Avis Ae n° 2025-135 (encadré Pièce J2, p. 5)

Or la réponse du maître d'ouvrage est un simple postulat dépourvu de toute forme de justification.

Pourtant, les incidences acoustiques et de qualité de l'air sur la traversée de Thionville dépendent directement du scénario retenu pour l'A31 existante (interdiction de transit PL, réduction de vitesse à 90 km/h, résorption des points noirs du bruit). En omettant cette composante de l'évaluation, le dossier prive le public de toute capacité d'apprécier les incidences réelles du projet sur un axe qui longe plusieurs milliers de riverains.

A nouveau, cette grave omission vicie le dossier soumis à l'enquête publique.

I.3 – Sur le refus d'étudier l'hypothèse de gratuité

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 au motif que :

« *La mise en concession est une condition de la réalisation du projet qui existe si et seulement si ce moyen de réalisation est retenu et si le périmètre de la*

concession est celui présenté dans le présent dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique. [...] 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. »

Pièce J2, p. 19

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.

I.4 – L'absence de cartographie relative à l'allée des Marronniers et l'insuffisance du dossier

La DRAC Grand Est a constaté que le dossier soumis à enquête publique est incomplet : il ne contient pas la cartographie actualisée des abords intégrant l'inscription de l'allée des Marronniers du 13 mai 2025. Cette omission viole le principe de complète information du public garanti par l'article L. 123-1 du code de l'environnement.

Le public est invité à se prononcer sur un dossier qui sous-représente l'étendue des protections patrimoniales applicables, alors que la DREAL disposait d'un an entre le 13 mai 2025 et l'ouverture de l'enquête publique le 11 mai 2026 pour procéder à cette mise à jour.

Pourtant, la DRAC a été pour le moins limpide sur le sujet :

« La protection de l'allée des Marronniers et ses incidences en termes de zonage des abords doivent être ajoutées au dossier d'enquête publique. La cartographie actualisée des abords figure en annexe du présent courrier. » DRAC Grand Est, avis du 1er septembre 2025 (Pièce J1, pp. 111-112)

Force est de constater que le maître d'ouvrage n'en a pas tenu compte.

En outre, la covisibilité entre le projet et le domaine de Bétange est formellement établie par trois sources concordantes et indépendantes : l'étude d'impact du maître d'ouvrage lui-même (Pièce E1, p. 117), l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) et l'avis de la DRAC (Pièce J1, p. 112). La DREAL écrit ainsi que « dans cet espace, le projet est donc en covisibilité avec le monument au sens de l'article L. 621-30 du code du patrimoine ».

Dès lors que la covisibilité est établie, l'article L. 621-32 du code du patrimoine soumet toute autorisation de construire dans les abords du monument à l'avis conforme de l'ABF. Or, le

maître d'ouvrage a renvoyé cette consultation au stade de l'autorisation environnementale prévue à l'horizon 2030. Le public est ainsi appelé à se prononcer sur un projet dont la conformité aux règles de protection des monuments historiques n'a pas encore été appréciée par l'autorité compétente.

La DRAC dénonce en outre des termes trompeurs dans le dossier. Les expressions telles que « limitation de la covisibilité » ou « réduction de la covisibilité » sont qualifiées d'« impropres et de nature à fausser la compréhension de l'application de la doctrine de protection des abords ».

Par ailleurs, alors que le maître d'ouvrage présente le passage en déblai comme une mesure d'insertion paysagère, la DRAC conclut à l'inverse : ce déblai « bouleverserait les dispositions topographiques de cet espace et remettrait en cause les conditions d'appréhension et de mise en valeur des éléments paysagers protégés. »

Il suit de là que le dossier d'enquête publique est assurément vicié sur ce point.

I.5 – L'absence de mention du déplacement de la ZAE Sainte-Agathe

La zone Sainte Agathe, où les entreprises ont été vivement incitées à se regrouper il y a 30 ans sur le ban de Florange, en bordure de l'autoroute A30 a permis de regrouper 80 entreprises représentant 2500 à 3000 emplois et 140 millions d'euros de chiffre d'affaires. Leur implantation en bordure de l'autoroute A30 leur offre une visibilité naturelle et une desserte facilitée.

La construction de la sortie sud du tunnel de l'A31 bis menace d'expropriation 17 entreprises de la zone Sainte-Agathe représentant 700 emplois, soit un tiers des emplois de la Zone Sainte Agathe.

Les entreprises dénoncent depuis de nombreuses années l'absence de réponse du maître d'ouvrage sur une possible expropriation et son emplacement, ce qui les place dans une grande incertitude et les entrave dans leur développement. Pour faire entendre leur voix, 33 entreprises de la zone Sainte Agathe se sont regroupées au sein du collectif Sainte Agathe.

Par courrier du 27 janvier 2026, Thionville Fensch Agglomération a proposé aux entreprises expropriées de se relocaliser dans un espace de 25 hectares situé entre l'allée des Marronniers et le passage de Daspich.

Le dossier d'enquête publique ne mentionne pas le projet de Zone d'Activités Economiques (ZAE) de Sainte-Agathe. Ce terrain agricole proposé de 15 hectares contrairement aux 25 hectares annoncés dans ce courrier, prive les entreprises de leur situation en bordure immédiate de l'autoroute.

Le site proposé par l'agglomération se situe à l'intérieur du périmètre de protection légale des monuments historiques du domaine de Bétange, dans l'espace dont la covisibilité a été formellement établie par l'ABF et que la DRAC qualifie d'espace qui « met en scène le domaine de Bétange et son allée des Marronniers dans le grand paysage ». Conformément à l'article L. 621-32 du code du patrimoine, toute construction dans ce périmètre est soumise à

l'autorisation préalable de l'ABF avec avis conforme. Ce sont donc concrètement des entrepôts, des aires de manœuvre pour poids lourds, des enseignes lumineuses, des clôtures grillagées qui seront installées à quelques mètres d'une allée reconnue unanimement pour ses qualités esthétiques et son rôle de corridor écologique, prise en étau entre la sortie nord du tunnel de l'A31 bis et la ZAE.

Il y a là une contradiction manifeste : l'État construit un tunnel au nom de la préservation du domaine de Bétange, tandis que l'agglomération prévoit d'installer une zone industrielle - dans la prairie qui constitue précisément la perspective dont la préservation est visée par ce tunnel. Le dossier ne comporte aucune trace d'une consultation préalable de l'UDAP 57 sur ce projet de relocalisation.

Par ailleurs, l'indemnisation préfectorale chiffrée à 33 millions d'euros est manifestement insuffisante au regard du coût réel de la relocalisation des 17 entreprises Une estimation consolidée — aménagement ZAE, viabilisation, déménagements, reconstruction des bâtiments et pertes d'exploitation — aboutit à un coût total de l'ordre de 105 millions d'euros, soit un écart non couvert de 72 millions d'euros représentant 69 % du coût réel.

Avec la construction de la sortie Sud du tunnel, c'est la moitié de la zone Sainte Agathe qui est sacrifiée. Dans le dossier d'enquête publique (p. 189), le maître d'ouvrage souligne que « le projet de l'A31 bis permettra d'améliorer la desserte locale des zones économiques. Il constituera ainsi un véritable levier pour mieux desservir les zones attenantes situées à proximité, notamment la zone d'activités économiques Metzange Buchel à Elange, à côté du diffuseur 43. »

Il y a là une nouvelle contradiction manifeste puisque le projet A31 bis sacrifie la moitié d'une zone d'activités économiques à Florange, territoire déjà durement éprouvé par la crise pour faciliter l'accès à une autre zone d'activités économiques sur une autre commune.

Un autre effet cumulé pour le domaine de Bétange, en complément de la sortie nord du tunnel et de la ZAE est la construction d'une route de contournement du projet E Login' 4 Thionville, plateforme logistique et industrielle multimodale. Cette nouvelle route, qui se situe également en covisibilité et dans le périmètre de protection Monuments Historiques du domaine de Bétange, aura un trafic induit de poids lourds suivant : « la création de ces activités sur la ZAC Europort va entraîner la circulation du nombre de véhicules ci-après (véhicules entrant et sortant) :

- 270 véhicules >3.5 T/jour
- 2100 à 2500 véhicules < 3.5 T / jour

S'ajoutant aux véhicules entrant et sortant actuellement du Port Public :

- 700 véhicules > 3.5 T/jour
- 100 véhicules < 3.5 T/jour

(cf. présentation du projet le 23 avril 2026 à Florange)

II — Sur l'absence d'utilité publique

Après avoir rappelé les principes relatifs à la reconnaissance d'utilité publique d'une opération d'expropriation (II.1), on indiquera que le présent projet n'est pas d'intérêt général dès lors qu'il présente un bilan socio-économique négatif (II.2) et que son coût est prohibitif (III.3). En outre, le projet ne présente pas une analyse suffisante des solutions de substitution raisonnables (II.3). Il présente également de graves conséquences relativement à la pollution sonore (II.4) et produit de graves effets sur le climat et la qualité de l'air (II.5) sans préjudice de l'impact sur les milieux naturels (II.6) et l'atteinte au patrimoine qui en résulte s'agissant du domaine de Bétange (II.7).

II.1 – Rappel des principes relatifs à la reconnaissance d'utilité publique d'une opération d'expropriation

Selon la formule classique, une opération ne peut être déclarée d'utilité publique que « si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social ou l'atteinte à d'autres intérêts publics qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente » (CE, 28 mai 1971, *Ville Nouvelle-Est*, Rec. CE, p. 409).

Il en résulte que, lorsque le juge administratif doit se prononcer sur la légalité de la déclaration d'utilité publique d'une opération, il met en balance l'utilité publique de l'opération et ses inconvénients – notamment les atteintes à la propriété privée, le coût financier et les inconvénients d'ordre social.

Le juge administratif vérifie alors si cette comparaison n'aboutit pas à un bilan négatif qui serait de nature à retirer à l'opération son caractère d'utilité publique, rendant la décision portant déclaration d'utilité publique illégale.

Désormais, le juge administratif met en balance l'intérêt de l'opération projetée avec l'ensemble des atteintes portées à d'autres intérêts publics (CE, 12 avril 2013, *Association coordination interrégionale stop THT*, n° 342409 ; CE, 15 avril 2016, *Fédération nationale des associations des usagers des transports* n° 387475).

Le juge administratif prend notamment en compte :

- les inconvénients du projet vis-à-vis de la santé publique (CE, Ass., 20 oct. 1972, *Société civile Sainte-Marie de l'Assomption*, n° 78829) ;
- les inconvénients du projet vis-à-vis du patrimoine architectural (CE, 3 mars 1993, *Ville de Saint-Germain*, n° 115073) ;

- les atteintes portées à l'environnement (CE, 22 oct. 2003 *Association SOS Rivière-Environnement*, n° 231953), notamment la mise en cause de la protection et de la valorisation de l'environnement (CE, 15 avril 2016, *Fédération nationale des associations des usagers des transports*, n° 387475) ;
- le coût excessif de l'opération (CE, Sect., 26 oct. 1973, *Sieur Grassin*, n°83261, ; CE, Ass., 28 mars 1997, *Association contre le projet d'autoroute transchablaisienne*, n° 170856 ; CE, 15 avril 2016, *Fédération nationale des associations des usagers des transports*, n° 387475 ; CE, 28 juin 2021, n°434150) ;
- la localisation de l'opération projetée : il porte son contrôle sur les avantages et inconvénients du tracé retenu par l'administration (CE, 28 mars 2011, *Collectif contre les nuisances du TGV de Chasseneuil, du Poitou et de Migne-Auxances*, Rec. CE, p. 967).

II.2 - Un bilan socio-économique négatif

Tout d'abord, on relèvera que le bilan par acteur du projet, tel qu'il figure dans la pièce F, est accablant pour les usagers.

Le tableau 83 de l'évaluation socio-économique, portant sur la période 2025-2070, établit les résultats suivants (en M€ 2018) :

« *Bilan par acteur (jusqu'à 2070) (M€2018) — Usagers : -73 / Opérateur A31bis : 208 / Riverains : -46 / Puissance publique : 512. »*

Pièce F (Évaluation socio-économique), Tableau 83, p. 143

Ainsi, les usagers perdent 73 M€ sur la durée d'évaluation, et les riverains perdent 46 M€. Seuls l'opérateur concessionnaire et la puissance publique — via les recettes de péage et de taxes — tirent un bénéfice positif du projet.

Pour les seuls usagers en véhicules légers, le bilan est quasi nul : le tableau de décomposition par acteur (Pièce F, Tableau 68) établit que le total usagers VL n'est que de +13 M€ sur 45 ans, après gains de temps et de fiabilité, mais avant déduction du coût du péage qui vient annuler cet avantage. Le dossier lui-même le confirme pour les poids lourds :

« *Pour les usagers en poids lourds (PL), le coût du péage et l'accroissement des coûts d'usage des véhicules restent supérieurs aux gains de temps, de fiabilité, ainsi qu'aux économies d'écotaxe engendrés par le projet. Leur bilan est négatif.*

»

Pièce F, p. 141

L'Autorité environnementale a confirmé ce constat dans son avis du 15 janvier 2026 : le bilan socio-économique « avec péage s'avère quasiment nul pour les usagers des véhicules légers en utilisant les valeurs de référence habituelles ».

Ces prélèvements sur les usagers sont considérables : la Pièce F établit que le montant total des péages payés par les VL sur 2030-2070 s'élèvera à 3 280 M€ HT (Tableau 43, Pièce F, p. 120), pour un bénéfice net quasi nul.

Le détail du bilan par acteur établi par l'Autorité environnementale (Pièce J1, pp. 5 à 46), calculé avec les valeurs standards des fiches-outils (9,4 €/h), est le suivant :

- Usagers VL : – 659 M€
- Usagers PL : – 166 M€
- Concessionnaire privé : + 208 M€
- État / puissance publique : + 512 M€ (TVA sur péages, taxes carburant, TVA entretien véhicules)

Ce bilan confirme que les seuls bénéficiaires réels du projet sont le concessionnaire et la puissance publique.

Les usagers, pourtant financeurs exclusifs via le péage, en sont les principales victimes économiques. Il convient également de noter que la DREAL a obtenu une VAN positive de + 601 M€ en retenant une valeur du temps de 23,5 €/h, soit 2,5 fois la valeur des fiches-outils, sans qu'aucun texte ministériel ne prévoie une telle valeur. C'est cette survalorisation de 150 % qui permet au dossier d'afficher une VAN apparemment positive, alors que la valeur réglementaire conduit à une VAN de – 58 M€ ainsi qu'il vient d'être dit.

Ensuite, le dossier lui-même révèle que le projet perd toute rentabilité socio-économique si l'on utilise les valeurs du temps effectivement mesurées sur la population des usagers concernés.

Le tableau 86 de synthèse des tests de sensibilité (Pièce F, p. 147) montre que, dans le test utilisant les valeurs du temps issues de l'enquête de préférence déclarée (EPD) réalisée en 2021 sur le territoire d'étude, la VAN-SE s'établit à –58 M€, soit une valeur négative.

La conclusion des tests de sensibilité de la Pièce F l'énonce expressément :

« *Le projet est très sensible à la composante transfrontalière : l'utilisation de valeurs du temps non-spécifiques aux travailleurs frontaliers engendre une baisse significative de la VAN-SE du projet, qui devient négative.* »

Le maître d'ouvrage a fait le choix délibéré d'utiliser des valeurs du temps tutélaires nationales — plus favorables au projet — plutôt que les valeurs mesurées sur sa propre population cible. Ce choix méthodologique biaise l'ensemble du bilan socio-économique dans un sens favorable au projet, alors même que les valeurs réelles conduisent à une rentabilité négative.

Or, on rappellera qu'il résulte de la jurisprudence précitée que le juge doit apprécier l'utilité publique au regard de la réalité économique et sociale du projet, non d'une construction abstraite.

Par ailleurs, le test de sensibilité au télétravail illustre la fragilité structurelle du projet face aux évolutions comportementales : en intégrant la pratique du télétravail par les frontaliers (2 jours/semaine pour 30% des actifs, avec effet rebond de 50% selon le CGEDD), la VAN-SE tombe à 759 M€, soit une chute de 30% par rapport au scénario de base (Pièce F, Tableau 86).

II.3 – Sur le coût prohibitif du projet

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.

II.4 – Sur l’analyse insuffisante des solutions de substitution raisonnables

Ainsi qu’il a été dit, le 7° du II de l'article R. 122-5 du code de l'environnement impose que l'étude d'impact présente une description des solutions de substitution raisonnables examinées et une indication des principales raisons du choix effectué.

Cette analyse se transpose également au stade de l’examen du bilan de l’opération.

Or, l'analyse des solutions de substitution figurant au chapitre 2 de la Pièce E1 souffre d'un vice structurel : elle ne compare que des variantes de tracé autoroutier (variantes F4, F5, F10 — tunnel court, tunnel long, viaduc).

Aucune alternative modale pure — renforcement ferroviaire seul, optimisation de la capacité existante sans nouveau tronçon — n'est sérieusement évaluée comme substitut au projet.

L'étude socio-économique (Pièce F) mentionne certes une étude de scénarios multimodaux sur le réseau secondaire, mais pour en conclure immédiatement à leur insuffisance :

« L'étude a également exploré des scénarios d'aménagements multimodaux sur le réseau secondaire, principalement la RD653 (côté français) – N3 (côté luxembourgeois). Il ressort de l'étude qu'un tel aménagement ne permet pas d'atteindre des temps de parcours pertinents et qu'elle ne peut ainsi se substituer à une solution de voie réservée sur autoroute. »

Pièce F, p. 14 (section historique du projet)

Cette conclusion est présentée comme acquise sans que le dossier ne détaille les hypothèses, la méthodologie ni les résultats chiffrés de l'étude en question. Plus fondamentalement, l'alternative d'un renforcement significatif de la capacité ferroviaire transfrontalière — ligne Metz-Thionville-Luxembourg — couplé à une mesure de gestion de la demande autoroutière n'est nulle part étudiée comme alternative de substitution.

La Pièce F révèle en outre que les conclusions du SMOT (Schéma de mobilité transfrontalier) et du SERM Lorraine-Luxembourg, sur lesquels repose en partie la justification multimodale du projet, ne sont pas encore arrêtées à la date de l'enquête publique. L'Ae a relevé cette insuffisance et le mémoire en réponse (Pièce J2, p. 16) confirme que les conclusions du SMOT « devraient être présentées lors de la prochaine Conférence intergouvernementale franco-luxembourgeoise à la fin de l'année 2026 » et que le SERM fera l'objet d'une demande de statut également en 2026.

Il serait pour le moins contradictoire qu’un projet autoroutier puisse être légalement déclaré d'utilité publique alors que les études sur les alternatives modales qu'il est censé compléter n’ont pas été finalisées.

Il est donc impensable de se prononcer sur l’utilité publique du projet avant la publication du SMOT et la reconnaissance du SERM sans quoi cela reviendrait à valider définitivement un

investissement autoroutier d'un milliard d'euros sans avoir examiné les alternatives disponibles dans leur état le plus récent.

Le Liser (Luxembourg Institute of Socio-Economic Research) estime que malgré de lourds investissements pour offrir plus de place sur les routes, ainsi que des offres de stationnement supplémentaires à la frontière, ces facteurs ne résoudre pas la congestion routière. Pire, elle pourrait même s'aggraver. La congestion routière « doit également prendre en compte le réseau dans son ensemble et son impact sur les communautés. » Ainsi « le principal avantage consiste à permettre à un plus grand nombre de personnes d'avoir une totale flexibilité dans le choix de leur destination (lieu de travail, mais aussi commerces etc.) plutôt qu'à atténuer la congestion ». De ce fait, « les décideurs devraient accorder une attention particulière non seulement à l'expansion du réseau, mais aussi à la capacité et au fonctionnement des nœuds clés, tels que les gares et les correspondances. ». « La localisation des logements et des emplois est un facteur déterminant de la demande de transport, notamment dans les régions caractérisées par d'importants déplacements transfrontaliers ». Donc, « si la croissance continue de concentrer les emplois dans une zone et les logements dans une autre, les systèmes de transport resteront sous pression constante ».

Plusieurs solutions pour optimiser l'A31 existante, beaucoup plus économiques et efficaces et moins impactées pour les populations, ont été proposées par les associations à plusieurs reprises : passage en priorité à 2 fois de l'A31 entre la sortie 42 « Bétange » et la frontière luxembourgeoise avec voie de covoiturage dans le prolongement de l'A3 luxembourgeoise, étude d'une rambarde modulable (Road Zipper) dans la traversée de Thionville comme cela se pratique déjà aux Etats-Unis depuis 1984 sur de nombreux ponts (Golden Gate, New York ...) et autoroutes, Royaume-Uni, Australie, Nouvelle-Zélande, Italie, Pays-Bas, Japon dans d'autres pays, délestage des camions vers l'A30 aux heures de pointe, fermeture aux heures de pointe de certaines sorties à proximité de Thionville actuellement espacées seulement d'un kilomètre, tunnel sous Thionville au niveau du pont de Beauregard, contournement Est de Thionville dans le prolongement de la rocade de Yutz avec raccord à Kanfen loin des zones habitées pour délester l'A31 des véhicules qui vont au-delà de Thionville ...

II.4 – Sur l'augmentation de trafic et la pollution sonore

Sur le plan de la physique du trafic, le projet souffre d'une contradiction structurelle.

L'argument central est la fluidification du trafic entre Thionville et Luxembourg. Or la géométrie du projet crée un goulot d'étranglement à l'échangeur n° 42 « Bétange » : en amont, trois voies accueillent l'intégralité du trafic poids lourds (8 000 à 10 000 véhicules/jour) ; en aval, la capacité se réduit à deux fois deux voies, soit une réduction de 33 % qui engendre précisément le phénomène de congestion que le projet prétend résoudre. Le projet déplace ainsi la congestion sans la résorber et reporte les nuisances des poids lourds vers les zones traversées par le nouveau tracé, dont les abords du domaine de Bétange.

Le projet entraîne par ailleurs un report massif du trafic sur des zones aujourd'hui moins exposées. L'interdiction aux camions sur l'A31 déclassée de Thionville génère une augmentation estimée de + 50 % du trafic poids lourds sur l'A30 élargie à Uckange, sur une voie supplémentaire construite plus proche des habitations et des établissements scolaires. La sortie 42 « Bétange » verra transiter de 8 000 à 10 000 poids lourds par jour en déblai dans le périmètre monumenté. Les riverains de l'arc ouest de Terville seront exposés à des nuisances sonores et une pollution accrue malgré le tunnel. L'Autorité environnementale confirme le risque de report massif vers les routes secondaires gratuites pour les usagers ne pouvant pas acquitter le péage.

L'Autorité environnementale confirme que la saturation de l'A31 est essentiellement due à la congestion côté luxembourgeois — 100 000 véhicules par jour — et non à une insuffisance de capacité côté français. Élargir côté français sans résoudre ce goulot luxembourgeois est donc partiellement inutile. La ville de Luxembourg, qui compte 138 000 habitants pour 51,5 km², accueille quotidiennement quelque 230 000 frontaliers. Un afflux supplémentaire de véhicules induit par la nouvelle infrastructure risque d'ailleurs de contraindre le Luxembourg à adopter des mesures restrictives de circulation, annulant ainsi les gains attendus.

Le nouveau tronçon à 2 fois 2 voies empêchera la mise en place de Nancy à Luxembourg d'une voie réservée au transport en commun et au covoiturage. En effet, le tronçon entre Thionville et la frontière luxembourgeoise, et le tronçon entre Nancy et Metz comme l'a annoncé la Région Grand-Est passeront à 2 fois 3 voies. L'A31 (et l'A3 côté luxembourgeois) seront donc en 2x3 voies avec voie de covoiturage sur toute la longueur de Nancy au Luxembourg sauf sur cette nouvelle portion autoroutière à 2 fois 2 voies.

Le gain de temps effectivement attendu reste très limité : la réduction du temps de parcours moyen est estimée à 8-9 minutes le matin et 7 minutes entre Richemont et la frontière à l'horizon 2030 sur un temps de trajet aux heures de pointe de 1h30 à 2 heures de transport.

Ce gain dérisoire par rapport au coût d'un milliard d'euros conduit à un ratio coûts/bénéfices structurellement défavorable.

Enfin, la doctrine économique du trafic induit, scientifiquement établie, fragilise l'ensemble des projections du dossier. Les travaux de Goodwin (1996) établissent que toute amélioration routière induit en moyenne +10 % de trafic à court terme et +20 % à long terme par rapport aux prévisions initiales. Duranton et Turner (*American Economic Review*, 2011) montrent qu'une augmentation de 1 % de capacité autoroutière génère 1 % de trafic supplémentaire, résultat confirmé en Europe sur 545 grandes villes et deux décennies de données (Université de Barcelone, 2022). L'augmentation de trafic induit est donc inévitable, ce que le dossier ne prend pas en compte dans l'évaluation des impacts environnementaux et sonores.

La sous-évaluation de l'augmentation de trafic a un impact direct sur la gestion de la pollution sonore.

Le bruit constitue, selon l'Autorité environnementale elle-même, « *l'incidence majeure du projet pour les riverains* ». L'Ae a relevé que les protections prévues ne sont pas suffisamment démontrées.

Le mémoire en réponse (Pièce J2) révèle une lacune juridique majeure : 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, avec cette conséquence :

« *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.* »

Pièce J2, p. 20

Cette qualification est hautement contestable. En effet : l'article R. 571-45 du code de l'environnement définit la transformation significative comme celle dont la contribution sonore à terme est supérieure de plus de 2 dB à la situation préexistante. Le passage de 2x2 à 2x3 voies avec voie réservée aux transports en commun représente une augmentation substantielle de la capacité de l'infrastructure, susceptible de modifier les conditions de trafic et donc les niveaux sonores. La qualification retenue écarte artificiellement l'application des seuils réglementaires de 65 dB de jour et 60 dB de nuit, privant ainsi les riverains de toute garantie.

Il suit de là que l'absence de protection réglementairement garantie sur la section nord méconnaît directement les dispositions précitées de l'article R.571-45 du code de l'environnement.

II.5 – Sur l'aggravation de la pollution de l'air et l'augmentation de l'émission de gaz à effet de serre

L'Ae a recommandé de renforcer les mesures d'évitement et de réduction de l'exposition de la population à la pollution. Le mémoire en réponse révèle que les valeurs recommandées par l'OMS 2021 ne sont pas respectées sur le territoire d'étude, et que cela est imputable à la concentration de fond indépendante du projet :

« *La seule concentration de fond, indépendante du projet, explique le dépassement des seuils recommandés par l'OMS pour les principaux polluants.* »

Pièce J2, p. 20

Cette réponse est préoccupante : si les concentrations de fond dépassent déjà les valeurs OMS avant le projet, l'ajout de trafic induit par le projet — même limité — aggrave la situation d'une population déjà surexposée. Le maître d'ouvrage se borne à indiquer que les valeurs réglementaires françaises seront respectées, sans démontrer que les valeurs OMS — pourtant intégrées dans la nouvelle directive 2024/2881/UE du 23 octobre 2024, transposable à brève échéance — ne seront pas davantage dépassées. L'Ae a d'ailleurs recommandé d'approfondir ces analyses, notamment pour la tête sud du tunnel.

Force est de constater que le porteur de projet n'a pas jugé bon d'y procéder.

Pourtant, la pièce E1 (p.120) du dossier reconnaît dans le tableau des concentrations de polluants qu'en 2030 avec le projet, les émissions de PM_{2,5} atteindraient 24.9, milligrammes/m³ au maximum soit très proche de la valeur limite actuelle de 25 milligrammes/m³ et déjà supérieure à la nouvelle valeur limite de la directive 2024/2081 (10 milligrammes/m³).

De même pour les PM₁₀ à 52,2 milligrammes/m³ contre une future valeur limite de 20 milligrammes/m³.

Le dossier minimise en disant que ces concentrations maximales ne sont pas au droit des habitations

Il n'en demeure pas moins que le projet aggravera significativement la qualité de l'air sur des secteurs déjà saturés (E1 p. 120) : à la mise en service, les émissions polluantes augmenteront entre + 6% et + 10% selon les polluants.

Le contrat local de santé 2024-2026 pointe un état de santé globalement plus défavorable dans la vallée de la Fensch que pour l'ensemble de la Moselle. Les décès prématurés, avant 65 ans, et surtout avant 75 ans y sont plus nombreux. Le nombre de morts de bronchopneumopathies chroniques est nettement plus élevé : 4,5 sur 10 000 habitants, contre 2,5 pour la moyenne nationale. La raison est notamment due à l'environnement car, malgré les progrès réalisés depuis la fermeture des hauts fourneaux, 20% du territoire reste classé en zone polluée.

Sur l'augmentation de l'émission de gaz à effet de serre, l'Ae établit le bilan carbone du projet à 627 300 tonnes de CO₂ émises de 2027 à 2070 dont 391 400 tonnes de CO₂ pour la construction et 203 200 tonnes de CO₂ liées au trafic.

Selon l'Ae, ce bilan est « incompatible avec les engagements climatiques de la France » qui a rendu un avis défavorable en janvier 2026 et avec la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC). (E1 p.43 + avis de l'AE).

II.6 – Sur l'atteinte aux milieux

Le projet affecte de manière significative les zones humides bordant l'A31 sur plus de 5 km. Le mémoire en réponse chiffre précisément ces impacts pour la première fois :

« Concernant les impacts bruts préfigurés, 30,75 ha de zones humides sont considérées détruites de manière permanente dont 20,932 ha sur la section de l'A31 aménagée sur place au nord de Thionville et 9,825 ha sur la section en tracé neuf. [...] De même, concernant l'altération permanente et/ou temporaire, le

maître d'ouvrage évalué à ce stade un impact concernant 10,33 ha sur la section de l'A31 aménagée sur place et de 8,27 ha sur la section en tracé neuf. »

Pièce J2, p. 23

Face à ces destructions massives, la compensation fonctionnelle précise est renvoyée à une étape ultérieure :

« Une évaluation précise des fonctionnalités impactées par le biais de la méthode nationale d'évaluation d'impact sur les zones humides sera réalisée, au stade de la demande d'autorisation environnementale unique. »

Pièce J2, p. 23

Une telle pétition de principe est insuffisante.

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'acquiescer 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 « Dudelage – 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.

Le projet de l'A31 bis prévoit 2.8 millions de mètres cubes de matériaux excavés dont 560 000 mètres cubes issus du tunnel avec un impact irrémédiable sur la biodiversité alentour.

Selon l'Ae, les thématiques de la consommation d'espaces naturels et forestiers, l'augmentation de l'imperméabilisation des sols et des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation ne sont pas traitées.

II.7 – Sur l’atteinte au domaine de Bétange

Le projet longe et affecte le domaine de Bétange et son alignement historique de marronniers.

En premier lieu, l'Ae a identifié ce site comme nécessitant une attention particulière pour le paysage. La section 2.3.9 du mémoire en réponse (Pièce J2, p. 25) indique que « L'Autorité environnementale ne formule pas de recommandation sur ce point » — ce qui signifie que le maître d'ouvrage ne répond pas à cette préoccupation.

Pourtant, le parc du domaine y compris sa clôture en fer forgé, percée de cinq grilles ornementales, fait l'objet d'une inscription depuis un arrêté du 29 juin 1993. Le château en totalité fait également l'objet d'une inscription depuis un arrêté du 16 juillet 2007.

A la suite d'un jugement du tribunal administratif de Strasbourg du 18 février 2025 (n°2204320), le préfet de la Région Grand Est décidait d'inscrire au titre des monuments historiques l'intégralité de l'allée des Marronniers par décision du 13 mai 2025.

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 protégées¹.

Le domaine de Bétange bénéficie en outre des distinctions et labels suivants qui témoignent de sa valeur patrimoniale et écologique :

- 2025 : label Wildlife Estate – Territoire de Faune Sauvage (European Landowners' Organization)
- 2024 : l'un des 5 sites pilotes en France – seul en Grand-Est – de l'Observatoire Monuments Historiques et Développement Durable (Demeure Historique / CNRS / Université Paris-Saclay / École d'architecture de Versailles)
- 2021 : Ensemble arboré remarquable de France (A.R.B.R.E.S.) pour l'allée des Marronniers
- 2021 : Arbre remarquable de France (A.R.B.R.E.S.) pour le gros chêne du parc
- 2020 : Lauréat du concours Allées d'arbres de Sites & Monuments pour l'allée des Marronniers
- 2016 : Refuge LPO pour l'allée des Marronniers
- 2015 : Refuge pour les chauves-souris de la CPEPESC Lorraine

Le domaine de Bétange est par ailleurs le seul domaine de la vallée sidérurgique ayant appartenu à des maîtres de forge et appartenant encore à leurs descendants depuis 200 ans. Les grilles, le kiosque, la statue de la Vierge sont en fonte fabriquée dans les ateliers de la vallée de la Fensch. Le domaine de Bétange est ainsi le témoin architectural vivant de l'histoire

¹ <https://www.republicain-lorrain.fr/culture-loisirs/2025/05/25/chateau-de-betange-c-est-officiel-l-allée-des-marronniers-est-un-monument-historique> ; <https://www.actu-juridique.fr/environnement/obligation-reelle-environnementale-les-cles-pour-repondre-present/>

industrielle de la vallée de la Fensch. Ce que les guerres, les crises et les désindustrialisations ont épargné, c'est un projet autoroutier qui le menace aujourd'hui.

En deuxième lieu, la covisibilité entre le projet et le domaine de Bétange est formellement établie par trois sources concordantes et indépendantes : l'étude d'impact du maître d'ouvrage lui-même (Pièce E1, p. 117), l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) et l'avis de la DRAC (Pièce J1, p. 112). La DREAL écrit ainsi que « dans cet espace, le projet est donc en covisibilité avec le monument au sens de l'article L. 621-30 du code du patrimoine ».

Dès lors que la covisibilité est établie, l'article L. 621-32 du code du patrimoine soumet toute autorisation de construire dans les abords du monument à l'avis conforme de l'ABF, lequel constitue un droit de veto. Or, le maître d'ouvrage a renvoyé cette consultation au stade de l'autorisation environnementale prévue à l'horizon 2030. Le public est ainsi appelé à se prononcer sur un projet dont la conformité aux règles de protection des monuments historiques n'a pas encore été appréciée par l'autorité compétente.

La DRAC dénonce en outre des termes trompeurs dans le dossier. Les expressions telles que « limitation de la covisibilité » ou « réduction de la covisibilité » sont qualifiées d'« impropres et de nature à fausser la compréhension de l'application de la doctrine de protection des abords ». Par ailleurs, alors que le maître d'ouvrage présente le passage en déblai comme une mesure d'insertion paysagère, la DRAC conclut à l'inverse : ce déblai « bouleverserait les dispositions topographiques de cet espace et remettrait en cause les conditions d'appréhension et de mise en valeur des éléments paysagers protégés. »

En troisième et dernier lieu, aucune étude d'une tranchée couverte n'est actée dans le dossier, alors qu'elle est demandée par la DRAC, l'Autorité environnementale, les 25 associations signataires de la déclaration commune du 5 mai 2026, ainsi que par les mairies de Terville et Florange (motions votées par les conseils municipaux). Le maire de Florange a confirmé que cette extension du tunnel avait été envisagée mais écartée pour des raisons économiques, car elle menaçait la faisabilité financière du projet. Aucune étude n'a été démarrée à ce jour (confirmation DREAL, réunion du 21 mai 2026, PV Pièce J1, p. 107).

Le dossier ne mentionne pas l'impact des travaux d'une tranchée ouverte de 100 mètres de large et de 10 à 15 mètres de profondeur sur le système racinaire des marronniers inscrits au titre des Monuments Historiques, pourtant situés à 400-500 mètres de la tête nord du tunnel. Les vibrations de chantier, la circulation d'engins lourds, les modifications de la nappe phréatique et l'impact sur le ruisseau de Veymerange ne font l'objet d'aucune évaluation spécifique.

Il résulte du présent point que l'impact du projet sur le site de Bétange n'a pas été correctement appréhendé de sorte que ce défaut majeur vicie également le projet au stade du contrôle de son utilité publique.

III. – Sur les demandes formulées à la commission d'enquête

Au regard des insuffisances et des griefs développés ci-dessus, les auteurs demandent à la commission d'enquête :

1. de poser au maître d'ouvrage les questions suivantes : (a) comment justifie-t-il l'absence d'études opérationnelles sur le secteur Sud alors que les incidences cumulées des trois secteurs conditionnent la validité de l'évaluation environnementale ? ; (b) pour quelles raisons les valeurs du temps issues de l'enquête EPD 2021 — qui conduisent à une VAN-SE négative (-58 M€) — n'ont-elles pas été retenues comme valeurs de base dans le bilan socio-économique ? ; (c) quelles garanties légales les riverains de la section nord élargie disposent-ils en matière acoustique, dès lors que le maître d'ouvrage reconnaît qu'aucune obligation réglementaire ne s'y applique ?
2. de formuler, dans son rapport et ses conclusions, des réserves expresses sur les points suivants : (a) périmètre insuffisant de l'étude d'impact (secteur Sud non étudié) ; (b) bilan socio-économique négatif pour les usagers (-73 M€) et VAN-SE négative avec les valeurs réelles du temps (-58 M€) ; (c) analyse des solutions de substitution insuffisante, notamment l'absence d'évaluation d'un renforcement ferroviaire comme alternative ; (d) insuffisance des mesures acoustiques réglementaires sur la section nord élargie ; (e) absence de dimensionnement précis de la compensation des 30,75 ha de zones humides détruits ; (f) données substantielles produites hors dossier d'enquête dans la Pièce J2 ; (g) d'intégrer dans le bilan socio-économique le coût global consolidé du projet (relocalisation ZAE, compensations environnementales, mesures patrimoniales), conformément aux exigences de l'article R. 122-5 du code de l'environnement ; (h) de quantifier les effets cumulés de la tête nord du tunnel, de la ZAE et du projet E Login' 4 Thionville, dont la construction prévoit une augmentation du trafic poids lourds de 700 à 3 400 PL/jour de plus de 3,5 tonnes dans le périmètre de protection ;
3. de recommander que la DUP ne soit prononcée qu'après régularisation des insuffisances de l'étude d'impact, notamment : (a) production d'une analyse des incidences du secteur Sud ; (b) production d'un bilan socio-économique fondé sur les valeurs du temps réellement observées (EPD 2021) ; (c) démonstration que la compensation fonctionnelle des zones humides est faisable et dimensionnée ;
4. de prendre acte du vice procédural constitué par l'absence de cartographie des abords de l'allée des Marronniers et d'en tirer les conséquences impliquant : (a) de demander la consultation de l'ABF avant toute déclaration d'utilité publique , (b) d'exiger du maître d'ouvrage qu'il justifie d'une consultation préalable de l'UDAP 57 sur le site de relocalisation de la ZAE Sainte-Agathe ; (c) de préciser si l'accord du ministre de la Culture a été sollicité conformément à l'article L. 621-31 du code du patrimoine.

5. d'obtenir, conformément à ce que l'Ae, la DRAC, l'ABF, les 25 associations cosignataires de la déclaration commune du 5 mai 2026 et les communes de Florange et de Terville demandent, à savoir la réalisation d'une étude pour une tranchée couverte intégrale entre la sortie nord du tunnel et l'échangeur 42 « Bétange ».
6. de demander des études sur le passage du tunnel à l'aplomb des marronniers afin de s'assurer que le système racinaire des marronniers soit préservé.

En conclusion, le projet A31 bis secteur nord, tel que soumis à l'enquête publique, appelle de sérieuses réserves quant à la légalité de la procédure et à la suffisance de l'utilité publique invoquée. L'analyse du dossier d'enquête — notamment des pièces E1 (étude d'impact), F (évaluation socio-économique) et J2 (mémoire en réponse à l'Ae) — révèle des insuffisances substantielles qui ne sont pas de pure forme.

En particulier, la pièce F elle-même établit que, dès lors que l'on utilise les valeurs du temps effectivement mesurées sur la population des usagers transfrontaliers, la valeur actualisée nette socio-économique du projet devient négative (-58 M€). Ce résultat, issu du propre dossier du maître d'ouvrage, fragilise fondamentalement la démonstration d'utilité publique et mérite que la commission d'enquête l'interroge en priorité.

Par ailleurs, le bilan désagrégé par acteur (Tableau 83, Pièce F) établit que les usagers perdent 73 M€ sur la durée d'évaluation, tandis que seuls l'opérateur concessionnaire et la puissance publique bénéficient du projet.

L'absence d'études opérationnelles sur le secteur Sud, l'absence de saisine régulière de l'ABF s'agissant du domaine de Bétange, le refus d'étudier l'hypothèse de gratuité, et le report de la compensation des zones humides à l'autorisation environnementale constituent des insuffisances procédurales caractérisées qui affectent l'information du public et la légalité de la procédure.

Enfin, l'absence de prise en compte des effets du projet sur le domaine de Bétange et la méconnaissance des obligations consultatives du maître d'ouvrage contribue de manière dirimante à priver le projet d'utilité publique.

Les auteurs font confiance à la commission d'enquête pour en tenir le plus grand compte dans son rapport et ses conclusions, et pour formuler toutes recommandations utiles à la protection de l'intérêt général, de l'environnement et du cadre de vie des habitants.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de ma considération distinguée et dévouée.

Benjamin HUGLO
